
ALAS
Publicación del Cuerpo de Alumnos
de la Escuela Militar de Aeronáutica
Edición 2010
30.000
302
Ejercicio
Cruzex V
Historia de los
Bell 212 en la FAU



Plataforma del Instituto en un amanecer con niebla.
2 Aermacchi en espera de su diaria Instrucción de vuelo.

Estimados lectores:

Como en cada edición, ponemos lo mejor de nosotros
en la realización de esta revista, trayéndoles a ustedes
una visión diferente de la Fuerza Aérea Uruguaya.
Nosotros, jóvenes integrantes de la Escuela Militar de Aeronáutica,
futuros Oficiales de nuestra Fuerza Aérea, les presentamos
todo lo que fuimos descubriendo día a día, semana a semana
durante este año; año que para los incipientes integrantes
de este Consejo Editor, fue y es un gran desafío.
Los que ya pertenecen a esta familia, deseamos que puedan volar
a través de las historias escritas en estas páginas.
A quienes sueñan pertenecer a la misma, anhelamos que puedan
ampliar sus horizontes y conocer más de nuestra Fuerza Aérea,
y para los que simplemente son amigos de la Casa, que lo disfruten
y que se sientan parte de ella.
A todos ellos, nuestro reconocimiento y admiración por compartir los
mismos sentimientos e ideales, materializados en la pasión
por la Aviación Militar a través de las alas
de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Consejo Editor.



Vista aérea de la Escuela Militar de Aeronáutica
Instalaciones y pistas



Cnel. (Av.) Hugo Marenco
Director de la Escuela Militar de Aeronáutica

Ha culminado un nuevo año lectivo y con él un sinnúmero de actividades realizadas por el Cuerpo de Alumnos de nuestro Instituto.
Este ejemplar, correspondiente al año 2010 plasma en algunas páginas lo rico y fructífero que ha sido para cada uno de nosotros este año. Aquí se ven reflejadas las aspiraciones, logros, metas y objetivos que posibilitaban un desarrollo personal y profesional de los integrantes más jóvenes de la Fuerza y en quienes depositamos la confianza para caminar con paso firme y rumbo cierto hacia el futuro.
Nuestro reconocimiento al Consejo Editor, por mantener viva la llama de la comunicación, esencial en cualquier emprendimiento humano, que posibilita el conocimiento y transmisión de experiencias a quienes no comparten el quehacer diario de nuestro Instituto.
A aquellos que con su aporte han hecho posible la edición de la Revista “Alas 2010”, muchas gracias.



Publicación del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica

Presidente
May. (Av.) Walter Pérez

Comisión Administradora
Cap. (Av.) Shandelaio González
Tte. 1º (Av.) Natali Bonifacino

Consejo Editor

Sgto. Hrio (Av.) Ricardo Trías
Sgto. Hrio (Av.) Marcos Galeano
Cbo. Hrio. (Av.) Guillermo Cabrera
Cbo. Hrio. (Nav.) Alejandra Flores
Cad. 2º (Av.) Santiago Amaral
Cad. 2º (Av.) Raúl Barrotti
Cad. 2º (Nav.) Carolina Siverio
Cad. 1º Rudy Mendieta
Cad. 1º Cinthia Rocco
Cad. 1º Martín Tiscordio
Asp. Daniela Pachiarotti
Asp. Martín Mayada
Asp. Matías Gaitán
Asp. Ronald Olivera
Asp. Gastón Cortelini
Asp. Pablo Vuille
Asp. Mathías Bellón

Diseñador Gráfico
Carlos Bolsi Gavagnin

Contacto:
www.ema.edu.uy

Los puntos de vista expuestos en los artículos y editoriales son la opinión de sus autores y no deben considerarse como la doctrina, pareceres y normas de la Fuerza Aérea Uruguaya. Toda editorial, artículo o reseña que aparezca en esta publicación puede ser reproducido sin autorización de los editores, dando crédito a Revista ALAS e incluyendo nuestra dirección, número y fecha de edición.

Diciembre de 2010



Fuerza Aérea Uruguaya

Sumario







Nuestra portada



Escuadrilla de AT-92 Pilatus
Escuadrón de Vuelo Avanzado.
Foto Alf. (Av.) Jorge Gauto.

Agradecimientos Especiales

DINACIA
Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales
Escuadrones Aéreos de la FAU
Unidades de las FF. AA. que fueron visitadas
por el Cuerpo de Alumnos del Instituto
Escuela Militar
Escuela Naval
Sr. Héctor Testoni
Sr. Mauro Bía
Sr. Emilio Sanni

Editorial

Nuestra forma de expresarnos, de sentir y aprender de los desafíos que día a día nos propone la vida que elegimos como Aviadores Militares, nos lleva a narrar en estas páginas, parte de las vivencias que a diario conforman nuestro accionar.

El reflejo y enseñanza de las experiencias vividas, las alegrías y tristezas, o al menos, todo lo que intentamos explicar dentro de lo que nos permite este medio a través del pasaje de éstas, nuestras páginas, es lo que motiva día a día a los integrantes del Consejo Editor.

La presente edición materializa el trabajo y la dedicación de los alumnos de nuestra Casa, nuestra Escuela, y más que ello nuestro Centro de Formación Profesional tanto en las áreas Académica, Aeronáutica, Personal y Militar.

Con los mismos principios que nuestra Institución se rige, hacemos llegar a nuestros lectores el resultado de un nuevo ciclo de trabajo en “ALAS”, esperando que sea de vuestro agrado y que puedan comprender con entusiasmo y alegría nuestras vidas, a través del transcurrir de las líneas plasmadas en ella.



Cuadro de Señores Oficiales del Instituto

De izquierda a derecha:

Tte. 1º (Av.) Gonzalo Ciarán, Tte. 1º (Av.) Claudio Segovia, Tte. 1º (Av.) Gonzalo Picos, Tte. 1º (Av.) Heber Cigarán, Tte. 1º (Av.) Carlos Ballesté, Cap. (Av.) Mario Suárez, May. (Av.) Walter Pérez, Tte. Cnel. (Av.) Alejandro Arocena, Cnel. (Av.) Hugo Marenco, Tte. Cnel. (Av.) Leonardo Blengini, May. (Av.) Gustavo Buhl, May. (Av.) Robert Gutierrez, Cap. (Av.) Shandelaio González, Cap. (Av.) Immer Borba, Cap. (Av.) Gustavo Mattos, Tte 1º (Av.) Natali Bonifacino, Tte. 2º (Av.) Ramiro Romero.

Cuerpo de Alumnos

Vulcanos '07 - "Los Clases"

De izquierda a derecha y de arriba hacia abajo:

Cbo. Hrio. (Av.) Rafael Eguren, Cad. 3º (Av.) Andrés Velazquez, Cbo. Hrio. (Av.) Carlos Vaucheret, Cbo. Hrio. (Av.) Bruno del Hoyo, Cad. 3º (Av.) Diego Deffes, Cbo. Hrio. (Av.) Ricardo Rolín, Sgto. Hrio. (Av.) Ricardo Trías, Cbo. Hrio. (Av.) Guillermo Cabrera, Cad. 3º (Av.) Iván Salaberry, Cbo. Hrio. (Av.) Luis Pardiez, Cbo. Hrio. (Nav.) María Acosta, Cad. 3º (Av.) Wilson Bértiz, Cbo. Hrio. (Nav.) Alejandra Flores, Cbo. Hrio. (Av.) Javier Fontán, Sgto. Hrio. (Av.) Diego Marcalain, Cbo. Hrio. (Av.) Alejandro Vera, Cbo. Hrio. (Av.) Martín Abreu, Sgto. Hrio. (Av.) Marcos Galeano, Cbo. Hrio. (Av.) Michael González, Cbo. Hrio. (Nav.) Triana Carreira

Aqueos '08 - "Cadetes 2º"





De izquierda a derecha

Cad. 2º (Av.) Santiago Amaral,
Cad. 2º (Av.) Ricardo Atencio,
Cad. 2º (Av.) Francisco Hill,
Cad. 2º (Nav.) María Barreiro,
Cad. 2º (Av.) Mauricio Quintero,
Cad. 2º (Av.) Diego Noble,
Cad. 2º (Nav.) Carolina Siverio,
Cad. 2º (Av.) Mauricio Zeballos,
Cad. 2º (Av.) Raúl Barrotti,
Cad. 2º (Av.) Reynaldo Silva,
Cad. 2º (Nav.) Gabriel Goyén,
Cad. 2º (Av.) William Camacho,
Cad. 2º (Av.) Nicolás Mariatti.



Gryphos '09 - "Cadetes 1º"





De izquierda a derecha

Cad. 1º Carlos Messano, Cad. 1º Jorge Tavárez, Cad. 1º Marcelo Casás, Cad. 1º Blanca Casañol, Cad. 1º Daniel Planelles, Cad. 1º Ana Trindade, Cad. 1º Alejandro Camejo, Cad. 1º Bruno Rodríguez, Cad. 1º Andrés Peirano, Cad. 1º Cintia Rocco, Cad. 1º Carlos Aguilera, Cad. 1º Mathías Alvarez, Cad. 1º Valentín Aguilar, Cad. 1º Víctor Díaz, Cad. 1º Rodrigo Moiso, Cad. 1º Carlos Saldanha, Cad. 1º Jessica Acuña, Cad. 1º Joaquín Cabrera, Cad. 1º Diego Riambau, Cad. 1º Fernando Marichal, Cad. 1º José Casalás, Cad. 1º Martín Tiscordio, Cad. 1º Gabriel Corral, Cad. 1º Rudy Mendieta, Cad. 1º Jonatan Albornoz, Cad. 1º Lucio Monce, Cad. 1º Diego Acosta.

Ausente: Cad. 1º Santiago Sosa.



Austros '10 - "Aspirantes"



De izquierda a derecha

Asp. John Despaux, Asp. Mara Fernández, Asp. Mathías Bellón, Asp. Ronald Olivera, Asp. Mauricio de Mello, Asp. Fernando Wittmayer, Asp. Pablo Vuille, Asp. Martín Mayada, Asp. Matías Gaitán, Asp. Walter Duque, Asp. Pablo Da Cunha, Asp. John Carreño, Asp. Silvana Sena, Asp. Cristhian Esteves, Asp. Agustina Abreo, Asp. Gabriel Cortelini, Asp. Daniela Pachiarotti, Asp. Walter Torena, Asp. Bruno Persíncula

Vuelo

Siempre que se busca alcanzar un objetivo, hay que luchar hasta el final, nada está perdido hasta que se pierde. Ese día no fue uno más del mes de febrero. En él materialicé uno de los logros más significativos que he tenido en mi vida, yo diría que es el más grande o importante hasta ese momento. La mañana del 25 comenzó con el Sol radiante, mi sueño de subirme al avión solo y salir a dar unas vueltas de pista se convertirían en realidad ese día. Luego de un día lleno de expectativas y de unas enormes ansias de volar solo, llegó la hora de la verdad, el momento de demostrar lo que había aprendido en mis casi 25 horas de vuelo. Fue un vuelo medio complicado con un C-130 (Hércules) norteamericano que se encontraba sobre la ciudad de Pando. Luego de 12 "toques", y la espera de la decisión del May. (Av.) Winston Silveira, quien me comunicó que podía salir solo, por fin se dio y fui a hacer el briefing con el Cap. (Av.) Immer Borba para salir a volar solo. Fue un sentimiento increíble, el mejor, por haber luchado tanto y estar ahí arriba solo con el avión.

Cad. 2º (Av.) Diego Noble

---

12 de febrero de 2010, 14:07 horas.
Estos son pequeños datos que quedarán grabados a fuego en mi memoria, ya que en este gran día VOLÉ SOLO.
Luego de tantos esfuerzos y estudio, llegó el momento de demostrar lo que varios Instructores me habían enseñado.
La temida IPE (Inspección por Eliminación) había quedado atrás, yo estaba lleno de nervios y expectativas ya que ésta era la última oportunidad que tenía para ser Aviador. Este era un objetivo que tenía desde muy pequeño; cuentan mis familiares y amigos que cuando me preguntaban qué quería ser cuando fuera grande yo les respondía *"quiero ser chofer de aviones"* y unos años después logré realizar mi sueño.
El momento llegó; "Barrotti venga…", "Ordene mi Mayor…" Así comenzó la corrección de mi vuelo.
Luego de una muuuuuuy interesante charla donde sólo me limitaba a contestar "Si, Señor… Si, Señor…" escuché las mejores palabras, "bueno, mijo, si no tiene dudas, inspeccione el avión que sale solo".
No sabría explicar todas las sensaciones que tuve en ese momento.
"…Artigas Torre FAU 619 buenas tardes…"
Estas palabras fueron las que con un nudo en la garganta pronuncié emocionado.
"…Buenas tardes 619, pista en uso 19, viento calmo…"
Una a una fui anotando las indicaciones que me dio la Torre. Luego de tener todo pronto, chequeé que no hubiera personal en la línea, pisé frenos, parking break.
Ya en posición de decolaje y con la autorización correspondiente, dí gas a fondo y comienzó mi travesía. "Tiene que alinearse con la pista, joven"; "no sea tan brusco con los pedales". Éstas y muchas otras frases dichas por mis Instructores llegaban a mi mente mientras el "gatito" tomaba velocidad. Cuando quise ver ya estaba en el aire y por más que se dice que es un vuelo solo, a mi lado iban todas esas personas que me ayudaron en este sueño.
"619 en base, tren abajo y trabado para tocar y seguir…", aunque el viento no me ayudó mucho el toque fue seguro. Arremetí lo más rápido posible, ya había estado mucho tiempo en el suelo, ahora quería volar.
Allá arriba me sentía bien, nada me molestaba, no había ruidos, no sentía calor ni frío, todo era perfecto, pero como todo lo bueno dura poco. Momentos después tuve que pronunciar las palabras que dieron fin a mi vuelo. "619 para detención total…".
Es en este pequeño resumen que pretendo contarles cómo fue mi primera experiencia como "Comandante de aeronave", ¿suena bien, no?
Sólo me queda agradecer a mi madre, hermana, novia y amigos; todos ellos piedras angulares para que hoy, aquel niño que soñaba con ser "chofer de aviones" pueda decir orgulloso, soy Aviador de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Cad. 2º (Av.) Raúl Barrotti

Solo



El 25 de febrero de 2010 es uno de esos días difíciles de olvidar. Era pleno verano y estaba en las últimas horas del Curso de Vuelo, ya tenía compañeros que habían volado solos y otros que iban por la revancha en la segunda inspección. Estaba bastante atrasado pero en 2 días quedé a tiro. El miércoles anterior hice mis horas 13 y 14, quedé con el Instructor para hacer la última hora al otro día y si estaba en condiciones, volar la Inspección. Temprano, salí con mi Instructor en mi última hora. Luego de bajar le dije al mismo que estaba pronto para la Inspección y estuve hasta pasado el mediodía en Operaciones. Cuando el Inspector me llamó y ordenó que estuviera pronto en un avión creo que por momentos vi todo gris y me faltó el aire. Me estaba jugando un sueño y el futuro de mi carrera profesional. Ya con el avión en marcha todos los nervios se fueron y sólo tenía ganas de demostrar lo aprendido en las 15 salidas. Al bajar del avión la verdad que no estaba muy tranquilo debido a los aterrizajes un tanto duros. Uno de los momentos más felices de mi vida, fue cuando el Inspector me preguntó que me había parecido el vuelo a lo que contesté "bien, salvo por los aterrizajes", y él respondió “no sé cómo hace, pero aprenda a aterrizar porque va a salir solo”.

La emoción que me invadió hizo que se me nublaran los ojos y quisiera salir corriendo para tomar por tercera vez en el día el 619 pero ahora sólo para mí.

Ya en el avión, nunca me había sentido tan tranquilo y atento de todo. Fue muy grato tener de frente en el taxiway a un compañero de Tanda que recién aterrizaba, solo también. El momento en que me di cuenta realmente de la magnitud de estar solo fue cuando alineado con la pista, empujé el acelerador a fondo. Una vez en el aire no había vuelta atrás, era la máquina y yo. El vuelo se hizo entretenido por la turbulencia que había en la tarde sobre los montes que me sacudía. Quise mirar hacia Operaciones intentando ver a mis compañeros pero fue inútil, todo pasaba muy rápido. El otro momento intenso fue al aterrizar, cuando tenía la pista en frente cada vez se hacía más grande y estaba sin nadie en el asiento de al lado. Ahora no iban a quedar dudas que el que ponía al avión de vuelta en la tierra era yo y no el Instructor. Fue hermoso apoyar el avión en la pista y dar gas para salir por otra vuelta de pista más. Al bajar ya eran casi las 17 horas y no había comido nada en todo el día, eso sumado a la “calurosa” bienvenida que me esperó, hizo que se me fueran los colores y tuviera que quedarme acostado mirando el cielo. Pero nada me iba a sacar la satisfacción y alegría que tenía por lo que había pasado, tanta que se me caían las lágrimas cuando llamé a los míos para contarles que había volado solo!

Cad. 2º (Av.) Mauricio Quintero





El día que esperaba desde mis 3 años de edad cuando era pre-escolar al fin llegó. El 12 de febrero, a primera hora de la mañana estaba listo y con el avión en condiciones para tomar la Inspección, era la última misión del Curso de Selección de Vuelo y determinaría si volaría solo o no.
Con el Cap. (Av.) Alejandro Avellanal (quien me tomaría la Inspección) abordamos el avión y partimos hacia los sectores 2 y 4. Después de realizar varios tipos de aterrizajes en diferentes configuraciones, el Capitán que casi no había hablado en toda la Inspección me dijo: “Bueno; en el aterrizaje que viene hacemos detención total. Recuerde lo que debe tener en cuenta: de dónde está el viento y cuándo tiene que tirarse a base; Demuestre!!!”.
Aterrizamos, bajé del avión, y fui a Operaciones, donde estaban mis compañeros que habían estado mirando mis aterrizajes y las maniobras que hicimos cerca de la Escuela.
Me puse a hablar con ellos y a los pocos minutos sentí una voz que decía mi nombre, esa voz venía del despacho del Capitán que me llamaba para corregir el vuelo. Ingresé al despacho y lo primero que me dijo fue: “¿Cómo piensa que le fue?” a lo que contesté: "Bien, mi Capitán". Al principio pensé que me había ido mal por la cara que había puesto; luego de un silencio me dio la carpeta de vuelo y me dijo: “Tome, tiene aprobada la Inspección, busque a su último Instructor y prepárese que sale solo”. No supe que contestar, quedé mudo. En ese momento pasaba por mi cabeza todo lo que tuve que pasar para llegar a ese vuelo, el que tantos años había anhelado y esperado con paciencia. Lo primero que recordé fue lo que decía el Capitán antes de la Inspección: “Mire que vengo invicto, tres Inspecciones y ninguno salvó!!, Voy 3 a 0, lo piensa cambiar o llegaré al 4 a 0”.
Mientras iba a buscar a mi Instructor sentí la satisfacción de haber quebrado la racha, y más contento me sentí cuando me enteré que otro compañero había salvado, lo que significaba que ambos vuelos "solo" se harían juntos. Finalmente estaba dentro del avión, (el glorioso FAU-612, al cual me unía una relación muy especial ya que en él volé por primera vez y además aprobé la Inspección) aislado de las circunstancias sólo él y yo, cómo si estuviéramos hechos el uno para el otro. Quedaba lo más importante por delante, llevarlo a surcar el cielo. El vuelo transcurrió como había esperado ya que sentía que podía hacerlo. Sin embargo, una particularidad lo diferenció de los demás, las nubes, con las que me encontré llegando a la altura a la que debía nivelar. Ahí entendí lo que tanto me habían inculcado, decidir y ejecutar por sí solo ya que esta vez no tenía nadie a mi lado. Luego de sortear este obstáculo (del cual informé a la torre ya que mi compañero estaba por decolar) disfruté del vuelo, de la sensación de poder dominar la máquina y de encontrarme en un medio no habitual para el hombre pero sí para los Aviadores. Me estaban comenzando a crecer las “plumas”…

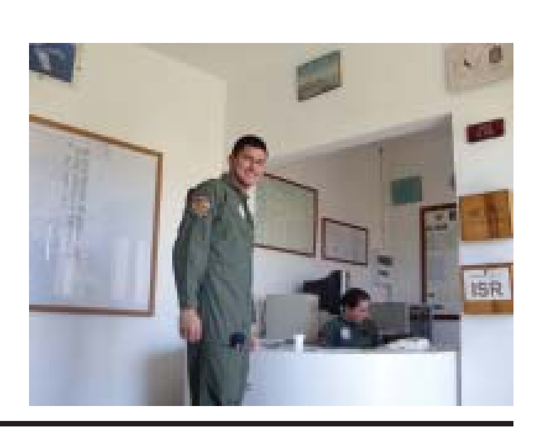
Cad. 2º (Av.) Mauricio Zeballos



Es inexplicable la sensación que se siente al escuchar al Inspector decir: "Vaya y pásele inspección al avión, que sale solo". Pero es increíble escuchar cuando la torre dice "Autorizado a decolar" y poner la mano en el gas al dar toda potencia.
El rugir de ese motor que te lleva alto, es sin duda la mejor experiencia dentro de la EMA.
Cuando aterrizé, lo hice con una sonrisa enorme en mi rostro, con muchos pensamientos en mi cabeza, y con la satisfacción de poder decir: "Misión cumplida".

Cad. 2° (Av.) Ricardo Atencio







El Curso de Vuelo es una etapa muy importante en la vida de los Cadetes, de todos los que ingresan en la Escuela Militar de Aeronáutica. Todos esperan llegar a esta etapa, en la cual uno se siente parte de la Escuela, parte de lo que es la Fuerza Aérea en sí, ya que volar es por lo que estamos aquí, es por lo que luchamos, es lo que soñamos.
Si dejamos de soñar, perdemos de vista nuestros objetivos, en mi caso, el principal fue el vuelo, fue ver Operaciones por primera vez y decir: "Aquí es donde quiero estar, es adonde pertenezco". Y de este modo, empezamos a vivir la parte más emocionante de mi vida junto a mis compañeros. Nos sentimos invadidos de una gran emoción por formar parte de Operaciones, también a medida que comenzábamos a volar y que el Curso avanzaba, nos sentíamos más presionados y empezábamos a notar que todo lo que nos habían enseñado no era en vano, desde la disciplina, hasta el estudio de la aeronave; todo estaba relacionado con lo que ahora estábamos viviendo.

Cad. 2º (Av.) Francisco Hill

Era un lunes del mes de febrero; pero la gran diferencia para mi, no radicaba en que era la fecha de presentación para el Cuerpo de Alumnos, sino que era el día que había añorado tanto tiempo, el día que tantas veces imaginé, y ahora lo estaba viviendo, el día de mi vuelo SOLO. Ese lunes 22 fue un día que nunca voy a olvidar, día en que saldría a volar sin compañía de un Instructor, en el cual estaríamos sólo la máquina y yo.
Después de hacer el briefing con mi Instructor, me quedé a la espera de la llamada o autorización para poder salir. El medio día cada vez estaba más cerca y mis nervios crecían con cada minuto que pasaba, mientras caminaba y caminaba mirando el reloj.
Pasadas las 12 horas, me llama el Jefe de Operaciones y Entrenamiento y me pregunta -*"¿Ya chequeó la meteo?, ¿tiene pronto el avión?"*. -*"Si Señor, ya está inspeccionado"*. - *"Bueno; salga entonces"*. En ese momento sentía una mezcla de sentimientos que mi sonrisa delataba. Me dirigí hacia el avión y una vez dentro comencé la puesta en marcha.
Con el motor en marcha y un *"Artigas Torre, FAU 620 buenos días"*, comenzaba a hacerse realidad un sueño. Después de la autorización de la torre y hacer las pruebas de motor, me dirigí a la cabecera 01 en donde con un *"cabina trabada y pronto"* por fin comenzaba mi vuelo.

Motor a pleno, y el avión de a poco se iba elevando, hasta que el tren principal dejó la tierra. Durante el vuelo uno no se da cuenta que está solo, porque tiene en su cabeza el resonar constante de las voces de los Instructores haciéndole las correcciones, *"la potencia, la potencia"; "la bolita, mire la bolita"; "cuidado con la altitud y velocidad"; "110, 110, 110"*. Pero cuando uno mira a su izquierda y ve que no hay nadie, es ahí donde dice *"opa, estoy solo"* y cuando se da cuenta que el único que está corrigiendo el vuelo es uno mismo.
Esos minutos en que se realiza el vuelo, son sin dudas uno de los mejores que se pueden vivir; sintiéndose por un momento libre, lejos de las preocupaciones, las cuales quedan en tierra y puede ocuparse sólo de disfrutar el vuelo.
Luego del toque final, se siente como si todo lo bueno del vuelo se hubiera terminado, pero solamente está comenzando. Mientras bajaba del avión y me esperaba mi Instructor para saludarme, veía a todos mis compañeros esperando para "saludarme". Este vuelo, sin dudas nunca lo voy a olvidar, al igual que el "saludo" de los compañeros e Instructores. No solo por su particularidad, sino también porque significa que VOLÉ SOLO, y que los sueños se pueden cumplir si uno lucha por ellos.

Cad. 2º (Av.) Nicolás Mariatti





Por fin el tan esperado día llegó, “voy a volar solo”, algo impensable hace un par de años; qué digo, impensable hace pocos días ya que por momentos vi alejarse ese momento. Pero por suerte, gracias a la insistencia de Instructores que confiaron en que podía lograrlo, a mi familia que nunca dudó que lo podía hacer, mis compañeros que siempre me dieron su apoyo en los momentos en que me iba mal en vuelo y a mis ganas de llegar, logré dar ese paso tan difícil para un Cadete de Segundo Año. A su vez, es muy gratificante estar al mando de una aeronave, nada más ni nada menos que el Aermacchi T-260, conocido por nosotros como el “gatito”.
A la vez que estaba muy feliz por volar solo, pensaba, acerca de la responsabilidad que tenía en mis manos; también sabía que lo podía hacer, me lo había ganado.
Mi historia es un poco diferente a las demás, ya que mi segunda Inspección en realidad se dividió en dos más. Luego de perder la primera me puse mal, no entendía, porqué me faltó muy poco. El enojo y decepción era cien por ciento conmigo, no me perdonaba haber perdido por una mala “final”, pero sucedió; aunque me fue bien en el resto del vuelo, perdí. Me costó un poco reaccionar, pero con la ayuda de mi Instructor y compañeros pude seguir; tuve dos horas de repaso, practiqué muchas veces el circuito de aterrizaje hasta lograr tener una "buena final". Llegado el gran día, estaba pronto para mi segunda Inspección, la cual se atrasó debido al mal tiempo y otros factores ajenos a mi voluntad. Al fin salí a demostrar que había corregido mis errores y que podía lograrlo. “No sé qué me pasó”, no me fue tan bien. En ese momento escucho las palabras más dolorosas que podía pronunciar mi Inspector “pida instrucciones de tránsito con detención total”. Eso significaba para mí que había perdido, pero pensé, si es mi último toque quiero hacerlo bien, por lo que puse mi mayor empeño en lograrlo. Cuando nos detuvimos me quedé solo en la aeronave unos segundos para disfrutar, lo que eran para mí, los últimos momentos en el avión.
Al entrar a Operaciones mis compañeros me preguntaron ¿cómo te fue?”, y sólo podía mover la cabeza aluciendo movimientos “negativos”. Me senté solo a esperar la decisión final del Inspector, que demoró un rato en llamarme; lo cual hacía aumentar cada vez más mis nervios.
Debido a ciertos inconvenientes presentados en vuelo, mi Inspector dijo que debía preparar una nueva misión.
Llegado el día, me sentía pronto, tenía toda la confianza en que podía lograrlo, y puse lo máximo de mí. Al bajar estuve tranquilo ya que había dado todo lo que podía dar, y bueno, si no era para mí…
Gracias a Dios lo logré y me dijo “salga solo, lo logró”. Después de hablar con mi Instructor, tomé el paracaídas y me subí al 619, el mejor avión, (para mí lo es). Bueno, luego se dio, puse en marcha y rodé para la posición dos y al momento de ingresar a pista se me puso la piel de "gallina". No lo creía, di gas a pleno y despegué, no tengo cómo describir esa sensación de libertad y de misión cumplida, hice dos tránsitos y fueron mis mejores toques, eso creo yo.
Luego de detenerme, me esperaban Señores Oficiales para “saludarme” y mis compañeros para hacerlo más fuerte aún. No me quejo de nada, al contrario, estoy muy feliz de haberlo vivido.
Debo agradecer a todos los que me ayudaron, pero en especial a mi familia y luego a los tres Instructores que me enseñaron lo fundamental para lograr mi objetivo. Dentro de estos Instructores a uno en especial, quien dejó de ir a su casa con su familia para hablarme toda la tarde sobre mi situación delicada, durante la segunda Inspección, ya que a él le había pasado algo similar, y me dio toda la confianza que necesitaba.

Cad. 2° (Av.) William Camacho



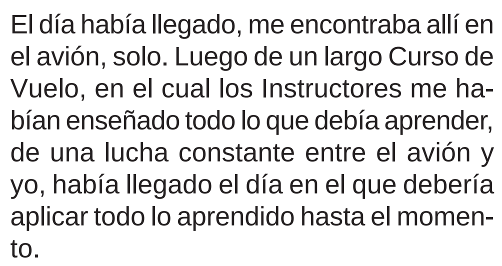




El 3 de marzo fue un día muy especial para mí ya que estaba en juego mi futuro… mi escalafón. Ese día estaba gris pero mi mente no, la noche anterior repasé todos los detalles, y en mi pensar retumbaban todos los consejos de cada uno de mis Instructores. Muchos sentimientos encontrados en ese gran día, recuerdos, emociones, ansiedad, nervios y alegría. La mayoría de mis compañeros ya habían volado solos y por eso mi deseo de cumplir mi sueño. Trataba de controlar mis nervios pero fue muy difícil. Al fin llegó la hora de la Inspección, fue en el FAU 612. ¡Qué avión! Pero mi vuelo solo fue en el FAU 620, es por eso que tengo un amor compartido por estas dos "Ferrari del cielo". Desde que comenzó el vuelo me propuse como meta dar lo mejor y quedarme conforme conmigo mismo, a pesar de los resultados. Antes de tomar dicha Inspección le pedí a mi compañero Mauricio que llamara a mi familia para que pudieran ver mi vuelo, ya que vivo muy cerca de la EMA. Esa fue una emoción muy grande debido a que mis padres pudieron observarlo.
Uno de los momentos más importantes y decisivos fue cuando encendí el motor y realicé los procedimientos, cuando miré a mi lado estaba solo en el avión y pensé: "Esto va en serio, me juego todo hoy." Esta fue una experiencia que jamás olvidaré.
En estas pocas palabras, intento expresar todos los sentimientos de un día inolvidable en mi vida, el cual fue cuando dominé a una máquina tan magnífica como es un avión.
Agradezco eternamente a las personas que estuvieron en todo momento conmigo, en especial a mis padres y hermanos. Gracias a ellos pude lograr mi sueño, a mis amigos y compañeros que me hicieron el aguante siempre. A todos ellos, de corazón, muchas gracias.

Cad. 2º (Av.) Reynaldo Silva





El día había llegado, me encontraba allí en el avión, solo. Luego de un largo Curso de Vuelo, en el cual los Instructores me habían enseñado todo lo que debía aprender, de una lucha constante entre el avión y yo, había llegado el día en el que debería aplicar todo lo aprendido hasta el momento.
Había tenido la Inspección ese mismo día a la mañana y todo había salido bien, me bajé del avión y fui a corregir. Mi Instructor no emitía palabra alguna, serio miraba mi carpeta y corregía detalladamente mientras yo miraba con entusiasmo e intriga. Luego de un rato de ansiedad y silencio, el Inspector me dijo: "Amaral, vaya e inspeccione el avión que sale solo…". Euforia y entusiasmo corrían por mis venas!! Salí más que rápido de aquel despacho y en la sala de briefing me encontré con mis compañeros, los saludé rápidamente y me fui.
Una vez puesto en marcha el avión, aquel "FAU 620", me dirigí sin ninguna duda a la pista 19, desde donde aguardé por 15 minutos, y debo decirles, que fueron los 15 minutos más largos de mi vida. Esta espera tenía una razón, pero en ese momento no podía comprenderla hasta que la torre me dijo que era por un avión de aerolínea que pasaba frente a la pista. Pasaron los 15 minutos; la torre me autorizó y despegué. Ahí estaba yo solo en el avión, volando, pensando en lo que me había costado y lo que podía ser de ahora en más mi Profesión.
Esta es mi historia, un sueño que se hizo realidad y que no lo podría haber conseguido sin el apoyo incondicional de mi familia, mis amigos y mis seres queridos, a todos ustedes muchas gracias!

Cad. 2º (Av.) Santiago Amaral



Nueva Tanda



El día 1º de febrero de 2010, ingresaron al Instituto 40 integrantes, de los cuales 18 de ellos lograron persistir en su objetivo. Con un arduo trabajo y un largo camino por recorrer, se dio comienzo al Curso Básico de Formación Militar Nº 61.
Con el nacimiento de esta nueva Tanda, ya se podía presentir que la misma era como un diamante en bruto a pulir. Gracias al esfuerzo de sus integrantes, día a día se lograron superar las dificultades y obstáculos impuestos en su camino. Hubieron tropiezos y caídas, pero siempre se vio al costado el brazo de un hermano que se extendía para dar aliento y seguir adelante.
Como el sol naciente de todas las mañanas, la Tanda despertaba con la continua esperanza de llegar a formar parte del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica.
Debíamos tener un nombre para la Tanda; surgieron diferentes propuestas y finalmente fue elegido, luego de varios días el nombre “AUSTROS”, Dios Romano que generaba vientos huracanados, que a nuestro parecer simboliza la fuerza del aire que en un futuro nos impulsará a surcar los cielos de nuestra Patria.
Junto con esto, debíamos crear una canción que nos distinguiese. Cada uno de nosotros aportó diferentes ideas, llegando de esta manera a un satisfactorio trabajo en conjunto.
Sin conocernos y todavía con un corto camino recorrido, no nos imaginábamos llegar a ser lo que hoy en día somos. Comenzamos sin saber siquiera el nombre de la persona que dormía a nuestro lado. Con breves comentarios y miradas, de a poco se fue plantando la semilla de la confianza, con el anhelo de que con el transcurso se obtuviese un excelente fruto. Estos 19 hermanos unidos por el constante deseo de formar no sólo una Tanda, sino un grupo humano, que se unieron para integrar la familia de la Fuerza Aérea, somos quienes hoy formamos parte del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de Aeronáutica como "Austros".

AUSTROS ’10





CONCESIONARIO


Ariel Acevedo s.r.l.
AUTOMOTORES
Av Artigas Km. 28.900 - Tel/Fax: 2368 8902 - 2368 8892 - 2368 8838
Progreso - Canelones

Un premio a la voluntad

El día sábado 27 de febrero, cumplimos la primera etapa del Reclutamiento. Habiendo pasado día tras día por millones de dificultades que se pusieron en nuestro camino, las cuales tuvimos que enfrentar mirando hacia arriba, sacando pecho y con los tacos pegados; posición que adquirimos desde un principio como Reclutas del Curso Básico de Formación Militar Nº 61. Hoy formamos una "UNIDAD", la cual es un sentimiento que cada uno de nosotros llevamos dentro. Hoy y por el resto de nuestras vidas seremos la tanda "AUSTROS". El tan querido "paso ligero" ha hecho de nosotros poner excesiva voluntad, una entrega total por nuestros sueños de ser Aviadores de la Patria.

Nos levantamos temprano como todos los días, pasamos a desayunar, y luego tuvimos Instrucción Militar Práctica durante la cual siempre cometemos errores; pero cada vez menos.

Por poner voluntad, uno de nuestros Clases dijo que nos premiaría llevándonos al "lugar más lindo de la Escuela", cumplió con su palabra. Nos llevó al Hangar; parados frente a esa gran puerta, se nos erizó la piel; estuvimos ahí cerquita de los Aermacchi T-260.

¿Qué sentimos?. Una gran satisfacción, orgullo propio, motivación, espíritu y emoción. A todos nos brillaban los ojos, no nos esperábamos tal sorpresa.

Estamos seguros de que ahora sería más difícil que pasara por nuestros pensamientos la idea de querer desistir. Cada vez son más firmes nuestras fortalezas y convicciones, ya que "la Carrera no siempre la ganan los más veloces, sino aquellos que siguen corriendo".

AUSTROS ’10







Ejercicios en Salinas

El 2 de marzo fue el día en que culminó el entrenamiento anfibio, trabajando y aprendiendo los pasos a seguir en posibles accidentes que ocurrieran sobre el agua. Este entrenamiento se realizó en el complejo de la FAU en el Balneario Salinas.
Esa mañana, todos los integrantes del Cuerpo de Alumnos se prepararon para el ejercicio; la mayoría de nosotros ya había experimentado este evento. Los únicos para los cuales este viaje era una aventura y una esperada prueba, era para los Aspirantes.
Era el paso siguiente a la ya superada prueba de flotación, uno de los grandes desafíos del Reclutamiento.
Salinas puso a prueba nuestra capacidad de sobrevivir y cómo actuar frente a una situación de este tipo. Los ejercicios duraron dos días; en el primer día tuvimos toda la prueba de supervivencia anfibia y el segundo día se basó en trabajo físico llevado a cabo en la playa.
El ejercicio acuático comenzó ingresando al agua en formación y aunque no fue como el Instructor deseaba por causa de la corriente, los calambres no se hicieron desear atacando a parte del grupo. Todo el ejercicio fue controlado por el Cuerpo de Rescatistas de la FAU, los cuales entre otras cosas nos dieron instrucción de cómo voltear una balsa que se encuentra invertida; todo lo que aprendimos en el Reclutamiento fue puesto a prueba en este ejercicio.
Fue agotador, pero el cansancio nos hizo llegar al límite, lo cual nos permitió conocernos y saber que cuando nos toque pasar por eso, estaremos preparados y seguros que ¡si podemos!

Asp. Martín Mayada
Asp. Daniela Pachiarotti
Asp. Ronald Olivera









Inicio de Cursos

Este año el Cnel. (Av.) Don José Cabrera, ex Director del Instituto, participó en su última ceremonia de Inicio de Cursos en el cargo. Ésta fue realizada el 9 de marzo, en donde los Jóvenes Aspirantes desfilaron por la Plaza de Armas junto al Curso Profesional, en honor a las Autoridades presentes y Señores Profesores.

El Director del Instituto dirigió sus palabras, remarcando responsabilidades y objetivos a seguir en el año lectivo. Incitando a su vez a los integrantes del Cuerpo de Alumnos a prepararse tanto en los aspectos intelectual como en lo físico, desarrollando las habilidades necesarias para cumplir con el deber que les requerirá su Carrera.

Asp. Mara Fernández





MONITOREO Y RESPUESTA DE ALARMAS

CCTV - CERCAS ELECTRICAS

RIVERA S/N Tel. 4334 8297

SANTA LUCIA - CANELONES

Día del Cadete



El día 26 de abril, como es costumbre todos los años, se llevaron a cabo los festejos y actividades correspondientes a la celebración del Día del Cadete. Como es usual los días lunes, a las 8:00 horas se realizó el izado del Pabellón Nacional. A continuación, en la Plaza de Armas chica, tuvo lugar el ascenso a Aspirantes de la tanda Austros, hecho muy significativo para éstos, ya que representa su primer logro alcanzado luego de una etapa de arduo esfuerzo.

Este día tuvo además una connotación especial, ya que al día siguiente se realizaría el relevo del Señor Director, Cnel. (Av.) José Cabrera. Por dicho motivo, el mismo se dirigió a nosotros a modo de despedida, y posteriormente procedió a saludar personalmente a cada uno de los integrantes del Cuerpo de Alumnos.

Una vez finalizada esta despedida, se cambió el uniforme camuflado por el de Educación Física, y se realizó la última etapa del Intertandas, la final de Fútbol 11. La misma sería disputada entre los Cadetes de Segundo y los de Tercer Año, resultando victoriosos estos últimos, pasando luego a jugar, como es tradicional, contra los Señores Oficiales del Instituto.

Durante el transcurso de la actividad deportiva, sobrevolaron la cancha de fútbol una Escuadrilla de Aermacchi T-260, realizando un pasaje bajo. Nos complacieron con su presencia dos delegaciones de Cadetes de las Escuelas Militar y Naval. Esta visita se realiza año a año, con la finalidad de fortalecer los lazos de fraternidad con las demás Escuelas de formación de Oficiales.

A la hora del almuerzo, tuvo lugar la esperada Comida de Camaradería en el Casino de Alumnos. Finalizada la misma, el Jefe del Cuerpo de Alumnos, May. (Av.) Don Walter Pérez, pronunció un discurso alusivo a la fecha que estábamos conmemorando.

También se entregaron presentes a Oficiales que recientemente dejaron de prestar Servicios dentro del Cuerpo de Alumnos, en reconocimiento a la labor que a lo largo de los años realizaron en dicho destino. Entre ellos se encontraba el Tte. Cnel. (Av.) Don Rúben Aquines, el May. (Av.) Don Gregorio de los Santos y al Cap. (Av.) Don Carlos Ballesté. Se hizo entrega además, de los diplomas de aprobación del E.C.C.E. a los Cadetes que rindieron dicho examen a fines del año pasado.

Por último se dio lectura al resultado del Campeonato Intertandas 2010, obteniendo el primer puesto, la tanda "Vulcanos", segundo puesto, la tanda "Aqueos", tercer puesto, la tanda "Gryphos" y cuarto puesto, los "Austros".

Como broche de oro de la jornada, los integrantes del Cuerpo de Alumnos se vieron recompensados con Licencia hasta las 24.00 horas del mismo día.

Gryphos 2009

Tabla de posiciones del Campeonato Intertandas

	Voley ball	Fútbol de Salón	Vuelta al campo	Piscina	Basketball	Fútbol
Cad. 3°	1	1	3	1	2	1
Cad. 2°	2	2	4	2	1	2
Cad. 1°	3	3	2	3	4	3
Asp.	4	4	1	4	3	4







Relevo del Señor Director de la EMA

El día martes 27 de abril, se llevó a cabo la Ceremonia de Relevo del Señor Director de la Escuela Militar de Aeronáutica, donde el Director saliente, Cnel. (Av.) Don José C. Cabrera hizo entrega de la dirección de la Institución al Señor Cnel. (Av.) Don Hugo Marenco.

La Ceremonia que materializó sus inicios a la hora 10, contó con la presencia del Comandante del Comando Aéreo de Operaciones, Brig. Gral. (Av.) Don Daniel Olmedo, del Comandante del Comando Aéreo de Personal, Cnel. (Nav.) Don Héctor Grisolia (quien fue el encargado de hacer efectivo el cambio de Mando), de Señores Oficiales, de la totalidad del Cuerpo de Alumnos, Señores Profesores del Instituto, Personal Subalterno, y de la Banda de la Fuerza Aérea Cnel. (B.M.) Walter Miños.

La ceremonia comenzó con la revista de los efectivos formados en la Plaza de Armas por parte del Cnel. (Nav.) Don Héctor Grisolia, continuando con la lectura de la Orden del Comando Aéreo del Personal, la que hacía referencia al relevo. Posteriormente, el Comandante del Comando Aéreo del Personal puso en posesión del cargo al Cnel. (Av.) Don Hugo Marenco.

El Cnel. (Av.) Don José Cabrera, luego de efectuado el relevo se dirigió a los presentes despidiéndose de la Institución, de la que era responsable desde febrero del año 2008.

Para finalizar los actos se procedió a la realización de un Desfile Aéreo y Terrestre en honor a las Autoridades presentes, sobrevolando una formación de un UB-58, escoltado por cuatro T-260, aeronaves pertenecientes a esta Base Aérea.

Sgto. Hrio. (Av.) Ricardo Trías





Desfile 18 de Mayo

Este 18 de mayo, aniversario del Ejército Nacional, se retomó la tradición de realizar el desfile conmemorativo en la ciudad de Las Piedras, donde se libró la famosa batalla que cambió nuestra Historia.
Los festejos se realizaron contiguos al Hipódromo de la localidad. Allí se escucharon palabras en honor a la ocasión por varias figuras políticas. Se pudo apreciar también la realización de bailes folclóricos, los cuales se vieron embellecidos por la vestimenta perteneciente a dicha época.
El Desfile Militar que se llevó a cabo a continuación, tuvo lugar a lo largo de la Avenida Principal y calles relevantes. En éste, rindieron honores los Cuerpos de Alumnos y Bandas de la Armada, Ejército, Fuerza Aérea y Policía Nacional.
Como es costumbre, la Escuela Militar de Aeronáutica realizó su pasaje frente al Palco de Autoridades entonando la marcha “Mi Bandera”, entonada por la Banda de Músicos “Cnel. (BM.) Walter Miños”.
Para muchos de nosotros, era su primera vez en un desfile fuera de la Escuela y con gran público presente. Después de realizar el “Dispositivo de Desfile”, a voz del Cap. (Av.) Shandelaio González, se vivió un silencio particular, que fue quebrado por el bombo de la Banda, que cada vez que sonaba lo sentíamos desde adentro del pecho, haciendo correr todo un escalofrío por el cuerpo. El golpe de nuestro paso y la intensidad del canto tapaban los aplausos de las personas. Mientras se desfila, la mente se pone en blanco y la fatiga desaparece, lo único en que se piensa es en realizar los movimientos con marcialidad y en poner cada vez más voluntad. En este tipo de actividades es cuando podemos demostrar todo lo que practicamos en la Escuela con el mayor de los esfuerzos.
Lo más importante es que las Fuerzas Armadas recuerdan su presencia en la sociedad, y la importancia que las mismas tuvieron en la Historia de nuestra Nación.

Aqueos´08



Vuelo… “Concurso Alas”



El concurso de Revista “Alas”, que se realiza todos los años consiste en la presentación de fotografías, dibujos, así como también de trabajos plásticos y literarios. Se diferenció en el año 2009 por su premiación, la cual consistió en vuelos efectuados por distintas aeronaves de la Fuerza Aérea.
Debido a esto, tuve la fortuna de obtener una mención especial en la categoría correspondiente a dibujo, y fui premiado con un vuelo en Aermacchi T-260, aeronave con la que cuenta la Escuela Militar de Aeronáutica para brindar entrenamiento básico a los Cadetes que de ella forman parte. Sin duda, me emocionó mucho la noticia ya que esa sería mi primera experiencia en el aire. Aunque requirió un largo tiempo de espera, esta finalmente se concretó el 28 de abril, día en que se realizó el Relevo del Señor Director de la Escuela, asumiendo el cargo el Cnel. (Av.) Don Hugo Marenco. Por esta causa se realizó un Desfile Aéreo, el cual consistió en un pasaje bajo sobre la Plaza de Armas, (lugar donde se estaba llevando a cabo el desfile terrestre) por parte de cinco aeronaves de la Escuela, las cuales adoptaron la formación denominada “Príncipe”.
En el FAU 620, compartí la cabina con el Cap. (Av.) Carlos Ballesté durante 42 minutos, teniendo la dicha de vivir lo que frecuentemente se dice que el hombre le envidia a las aves, y al mismo tiempo haciendo realidad un anhelo hasta entonces no completado ¡¡VOLAR!!.

Cad. 1º Víctor Díaz.



19 de junio: Natalicio del "Gral. José Artigas"

Jura del Pabellón Nacional.

En el Nombre del Señor Presidente de la Republica, Constitucionalmente Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas de la Nación, ¿Juráis honrar vuestra Patria, con la práctica constante de una vida digna, consagrada al ejercicio del bien para vosotros y vuestros semejantes; defender con sacrificio de vuestra vida si fuere preciso, la Constitución y las Leyes de la República, el honor y la integridad e independencia de la Nación, sus Instituciones Democráticas y los derechos y libertades de nuestros ciudadanos y todo lo cual también simboliza esta Bandera?.
¡¡¡SI, JURO!!!
…Haciendo Saludo Militar y mirando el Pabellón, juramos ser fieles a nuestra Patria.…
Esto coronó la Ceremonia que más que ninguna otra, significaba el motivo de nuestro esfuerzo día a día.
19 nuevas almas juraron fidelidad a la Bandera más hermosa, y con ello, todo lo que significa la misma. Lo hicimos formando parte de la Fuerza Aérea Uruguaya, desde donde dedicaremos nuestras vidas al Servicio de la Patria.
En este nuevo Natalicio del Prócer, también recibimos nuestro uniforme de Paseo, el cual nos identificará frente a la sociedad.
Nos llenamos de orgullo al portarlo, y junto a éste recibimos el uniforme de Parada con el cual representaremos a la Escuela Militar de Aeronáutica en todos los Desfiles Militares que participemos.
Este logro no se dio de un día para el otro, para nosotros fue el trabajo arduo que hemos realizado desde el primer día en que pisamos esta gran Escuela. Era el objetivo que teníamos incrustado en nuestras mentes, la famosa “meta corta”, la cual nos acompañaba en cada momento en donde por unos instantes flaqueábamos en nuestros ideales.
También fue el día en que los Cadetes de Primer Año, recibieron por parte de los Señores Oficiales el espadín, el cual simboliza el mando, como también la primer arma que portan en la vía pública y es además la distinción que los identifica como parte del Curso Profesional.
Los Cadetes de Segundo Año recibieron sus respectivos distintivos, que los identifican como Cadetes Aviadores y Navegantes de la Escuela Militar de Aeronáutica.
Todos los hechos y logros mencionados anteriormente se materializaron en una elegante ceremonia a la cual asistieron los familiares y amigos de los integrantes del Cuerpo de Alumnos.
Luego de las palabras del Señor Director y concluída la entrega, el Cuerpo de Cadetes desfiló rindiendo Honores a nosotros, los Jóvenes Aspirantes, siendo acompañados por una formación de Aermacchi T-260 surcando el cielo de la Plaza de Armas.
Rompimos filas, nos dispusimos a recibir los cálidos abrazos de quienes nos acompañaban y nos sacamos fotografías estrenando nuestro nuevo orgullo.
Avanzamos hasta el Casino de Alumnos, donde nos esperaba un cálido ambiente acompañado por unas deliciosas masas y chocolate caliente. Lamentablemente esta estadía fue corta ya que los Aspirantes y algunos Cadetes de Primer Año nos retiramos a participar del acto que se realizaría en la ciudad del Sauce, por el Natalicio de nuestro Prócer.
El 19 de junio por la tarde, los Jóvenes Aspirantes, quienes horas antes habían recibido oficialmente sus nuevos Uniformes de Paseo y Parada desfilaron orgullosos en la ciudad de Sauce, punto histórico de nuestra cultura.
Allí nos encontramos con numerosas Compañías de Desfiles de variadas Instituciones, que junto a nosotros desfilarían ese día. Luego de la espera, mientras se llevaba a cabo el acto, nos ubicamos en posición y comenzamos cargados de nervios el recorrido por las pequeñas calles abarrotadas de espectadores, quienes al vernos pasar aplaudían y ovacionaban, haciéndonos sentir orgullosos de haber llegado a ese momento, ya que para cualquier integrante del Cuerpo de Alumnos esto es un honor. Cada uno de los Jóvenes Aspirantes nos sentimos más que orgullosos al haber desfilado el 19 de Junio en Honor al Prócer de la Patria.

AUSTROS´10.

¡Nunca dejes de volar!

Siempre vuela en la dirección de tus objetivos.
No importa lo alto que ellos estén,
siempre podrás alcanzarlos.
A veces te sentirás solo, o simplemente uno más en medio de la multitud,
pero recuerda, nunca dejes de volar.
Encontrarás obstáculos,
a veces tendrás que volver al principio y empezar todo de nuevo.
Tendrás ganas de desistir,
pero siempre habrá alguien para darte ánimo...
Alguien en quien puedas confiar,
cuando el camino sea largo,
cuando haya disputas.
Comprenderás la importancia del trabajo en equipo y con cada logro
podrán celebrar juntos la victoria.
Por eso nunca dejes de volar.
Atrévete, no esperes a ser llamado por el viento,
sumérgete en tus objetivos,
permanece atento a las oportunidades,
porque ellas te llevarán a alturas mucho mayores.
¡¡¡Por eso nunca dejes de volar!!!.

"Creo que si miras el cielo acabarás por tener alas"

Asp. Mara Fernández.





Alas Uruguayas en Haití



…Y mi elección por esta profesión no está basada en la marcialidad de un desfile o en la atractividad de un uniforme, sino que es algo más profundo, tal vez una mezcla de aventura y buena voluntad para ofrecer mis servicios en beneficio de la sociedad.

Recordando estas palabras que a casi 16 años atrás daban por finalizada mi redacción sobre el tema vocacional "¿Por qué quiero ser Piloto Militar?"; ya que la misma formaba parte de una de las pruebas de idioma español para el ingreso como Joven Aspirante a la Escuela Militar de Aeronáutica. Hoy reflexiono sobre ellas con énfasis en aventura, buena voluntad, servicios, colectividad, y siento y entiendo, que ellas reúnen en su gran mayoría junto con el profesionalismo y capacitación la esencia de esta vocación.

Vocación que ha ultrapasado los límites de mi remota y joven imaginación para aquel entonces caluroso día de verano del mes de enero de 1995, ya que hoy me encuentro a más de 6.000 kms. de distancia del lugar donde comencé mis primeros pasos y mis primeros vuelos como integrante de nuestra Fuerza Aérea Uruguaya.

Bien se ha dicho que para ver lejos hay que volar alto, así lo es, puesto que no he dejado de ver desde la distancia todo lo que concierne a nuestra Fuerza Aérea. Ella es el conjunto de todos los hombres y mujeres que con su esfuerzo, dedicación y profesionalismo cumplen con su misión.

Desde lo alto y a la distancia, es que nos encontramos un grupo de hombres y mujeres con ese esfuerzo que caracteriza a los integrantes de nuestra Fuerza Aérea, cumpliendo servicios como integrantes de una Base Aérea de una sola aeronave, de una sola compañía, de un solo corazón.

Esta es la URUSOT 1, que muy distante de nuestras tierras, se encuentra en un país que ha sufrido sinsabores en su historia y recientemente un fuerte terremoto y en el cual se estableció una misión de Naciones Unidas para establecer la paz en la región, llamada MINUSTAH.

Su geografía, si bien está rodeada por cálidas y hermosas playas, también está compuesta por una alta zona montañosa que abarca casi todo su territorio y que en algunas zonas alcanzan los casi 3.000 metros de altura.

Su inestabilidad social en proceso de pacificación, el estado de conservación de sus accesos, caminos y rutas, y su geografía en general, hacen que sea necesario el empleo de medios de transporte que puedan franquear estos obstáculos y bridar agilidad y movilidad a las operaciones que esta misión implica y es por ello la necesidad de contar con un medio aéreo para tal fin.



El C-212 AVIOCAR, es el medio aéreo al cual fue designado la tarea de cumplir con estas necesidades. Medio aéreo que se caracteriza por cumplir ampliamente con las capacidades que la Misión requiere, siendo sus performances, una autonomía de 5 horas de vuelo, un techo o altura máxima de servicio de 25.000 pies o 7.620 me-





tros, una velocidad de crucero de 180 nudos o 324 km por hora, distancia de despegue de 500 metros y una distancia de aterrizaje de 400 metros.

Las tareas asignadas para esta aeronave son misiones de reconocimiento aéreo, evacuación médica, vuelos cargo de hasta 1000 kilogramos, transporte de hasta 10 pasajeros, búsqueda y rescate y administración de tráfico de naves marítimas, contando con equipamiento específico para el cumplimiento de estas tareas, como lo son por ejemplo cámara infraroja, radar de búsqueda y otros.

Esta misión comenzó en el año 2008 y como la historia de este país, también ha sufrido sus sinsabores que alcanzan magnitudes incomprensibles por nuestros corazones, por aquellos camaradas que ya no están, pero esto también nos fortalece y nos impulsa para el cumplimiento y éxito de estas tareas, que son posible gracias al trabajo en equipo de toda la URUSOT 1, donde cada uno de nosotros aporta su esfuerzo, profesionalismo y dedicación para que así sea.

Nuestra familia nos apoya, el terreno en el cual nos encontramos hombre y máquina es hostil, su clima es cambiante, fuerte y adverso, en nada se asemeja al de nuestra querida penillanura, pero continuaremos volando alto, para poder ver lejos y encontrarnos siempre FUERTES EN LA ADVERSIDAD!!!

Cap. (Av.) Miguel Olivera







Fusil "Z"



El Fusil "Z" es una extensión más de nuestro cuerpo en el momento de desfilar.

Esto no se logra de la noche a la mañana; requiere horas de entrenamiento, las cuales llegan a resumirse en grandes instrucciones. No siempre terminan como uno lo desearía, pues en su mayoría logran ser largas y tediosas. Son esos momentos en los que uno parece que estuviera enemistado con el mismo, pudiendo convertirse en el terror del Recluta en esos primeros pasos que uno da con él.

Este fusil de origen Checoslovaco, con sus 73 años de existencia, sus potentes municiones de 7 mm. y sus 4,050 kg. llega a convertirse en una herramienta muy cercana a uno, ya que pasamos muchas de nuestras horas en la Escuela cuidando de éste, protegiéndolo del óxido y manteniéndolo siempre en las mejores condiciones. En esas horas, dedicadas al acondicionamiento del mismo, uno se pone a pensar en las historias que tendrá para contar el arma que uno tiene en sus manos, ya que a plena vista las marcas que tiene el fusil no son perceptibles. Pero con atención, vemos que son un pleno recuerdo de todos los que han pasado antes que uno por la Escuela. Y las marcas que nosotros dejemos impresas en el fusil, mañana serán vistas por un nuevo miembro del Cuerpo de Alumnos, que tomará la historia que nosotros habremos dejado. Por lo cual volverá a tomar este objeto como símbolo del sacrificio que significa esta carrera.

Asp. Martín Mayada



Desfile en Sauce



Si hablamos de Desfiles Militares, ¿qué se les ocurre?
A nuestra mente llega el grato recuerdo del 19 de junio, fecha conmemorativa del Natalicio del General Don José Gervasio Artigas.
Si bien en nuestra Escuela este día se reciben respectivamente, los uniformes, espadines y medias alas, también se tiene el orgullo de participar en el Desfile Militar en Honor a nuestro Prócer.
Este año se caracterizó por retomar la tradición de la realización de un Desfile Militar conmemorativo a la fecha. El mismo fue el primero de los Jóvenes Aspirantes, donde fueron amablemente recibidos por la población de Sauce, sintiendo el enorme orgullo de formar parte del grato recuerdo.
Es con este tipo de actividades que esperamos despertar en los jóvenes del futuro una conciencia de pertenencia a su Nación y las Fuerzas Armadas, con otros valores, con otra percepción de la vida.
Saludamos a todos aquellos que nos acompañaron y compartieron el sentimiento de esta festividad que nos une y nos identifica como Orientales.

Cad. 1º Rudy Mendieta
Asp. Mara Fernandez







El Bell 212... Una aeronave sin fronteras

La Fuerza Aérea ha tenido aeronaves que se han transformado en insignias por lo que son. Es así que su velocidad y el sonido de sus motores durante un desfile o su imponencia en capacidad de carga en vuelos internacionales hacen que uno quede de boca abierta cuando las ve.
Pero hay una que su modestia le impide ser tan llamativa… el Bell 212. Esta aeronave de alas rotatorias ha estado presente en la dotación de la FAU desde el año 1980 cuando volaron en vuelo ferry desde la Bell Helicopter Textron (EEUU) donde nacieron, hasta Uruguay utilizando la larga ruta del Atlántico. Fueron adquiridas para ser utilizadas para transporte presidencial y aumentar la capacidad SAR de nuestra Fuerza. Para esa época fue un avance importante, ya que pasamos del UH-1H (monomotor y guerrero) a uno con dos motores, capacidad IFR, con mejor aviónica, equipamiento VIP, doble sistema hidráulico y eléctrico, sistema de flotación de emergencia, grúas de rescate y un avanzado sistema de controles de vuelo llamado AFCS (Automatic Flight Control Sistem).
La actividad de estas aeronaves fue muy pacífica durante los primeros 10 años donde, su tarea principal era transportar al Sr. Presidente de la República de turno.
Pero pronto sería llamado a realizar nuevas tareas donde los pilotos les exigirían todo de ellos.
Durante el año 1992 el Instituto Antártico Uruguayo le solicita a la FAU la posibilidad de utilizar un helicóptero en la Base Antártica Artigas en las Islas Shetland del Sur, a efectos de realizar apoyos logísticos durante la actividad de verano, que es cuando más movimiento de carga y pasajeros tiene esa zona. Por las características del área de operación (una isla rodeada por mar de bajas temperaturas) el más adecuado era el Bell 212. Según el manual de vuelo él puede operar hasta -54 grados C, así que no tenía excusa; ese trabajo era para ellos. Fue así que el 19 de Diciembre del año 1992 arribó el FAU 031 a dicha Base siendo trasladado dentro del C-130 FAU 592. A partir de esa fecha y hasta el año 2001 participó en todas las campañas de verano que duraban aproximadamente 3 meses. Allí se realizaban misiones de transporte de científicos, cargas externas al buque de la Armada Nacional que llevaba los suministros anuales, fotografía aérea, apoyo a otras Bases Antárticas e incluso algunas misiones de Búsqueda y Rescate. A fines del año 1997 se le encomienda realizar un vuelo hacia el punto mas austral que jamás haya llegado una aeronave uruguaya, la Estación Científica Antártica "Ruperto Elicherebehety" (ECARE), situada en la caleta Choza, bahía Esperanza, en el Continente Antártico. Este vuelo requería cruzar las 90 MN sobre las heladas aguas que separan la isla del continente hasta alcanzar la caleta. Si bien para el Bell es aproximadamente 1 hora de vuelo….para las tripulaciones se hacían una eternidad. Las bajas temperaturas obligaban a volar con equipo antiexposicion para el caso de amerizaje de emergencia, lo que evitaría una muerte segura por hipotermia. Pero era terriblemente incómodo; y la sensación de soledad era agobiante, solo el HF nos conectaba con el mundo. Hicieron esta tarea por lo menos dos veces durante cada campaña y siempre cumplieron.
Durante el año 1993, precisamente el viernes 13 de agosto, a las 04:37 de la mañana, el FAU 030 despierta bruscamente ante la necesidad de usarlo para una nueva misión. Ni él ni su tripulación sabían a lo que se iban a enfrentar. El Palacio de la Luz (UTE) ardía en llamas y 5 personas esperaban ser rescatadas de la azotea, pero nadie sabía como hacerlo. Un Oficial de bomberos que tenía cursos hechos de rescate en altura sugirió que la única forma era usando helicópteros mediante la





grúa de rescate. Cinco personas fueron rescatadas esa noche y la noticia recorrió el mundo. Tres veces el Bell subió y bajó a la torre en llamas para sacar a la gente en peligro. Para mantenerse en vuelo estacionario en altura, de noche, entre el humo y el calor, los pilotos le exigieron todo lo que él podía dar; y lo dió.

También durante el año 2001, precisamente el 2 de marzo, el FAU 031 fue utilizado para acompañar al helicóptero Wessex de la Armada Nacional A-083 en una misión de evacuación médica desde un barco pesquero que navegaba en el Río de la Plata al sur de La Paloma. Debido a condiciones meteorológicas desfavorables y sin conocer la razón hasta hoy, el helicóptero de la Armada se precipitó al mar quedando invertido. Desafortunadamente falleció el mecánico de vuelo. En su intento por socorrer a los camaradas caídos el Bell 212 también cae al agua, pero sin hundirse y manteniendo sus motores y rotores en marcha mientras flotaba tal cual un barco. Luego de una ardua lucha y gracias a la pericia de su piloto logra desprenderse de la succión del agua y mantenerse en el aire. Con sus motores y rotores en marcha y con sólo la brújula como instrumento de navegación, vuelan con rumbo norte y logran alcanzar la costa con sus tripulantes sanos y salvos. Luego de ser auxiliado por otros helicópteros del Escuadrón 5, la aeronave fue trasladada por otra tripulación hacia las instalaciones de mantenimiento en Carrasco donde se le realizaron todas las inspecciones y revisiones requeridas volviendo a volar poco tiempo después.

Posterior al 2001 y debido a la crisis económica nuestros Bell dejaron de participar en las campañas antárticas que le daban a la Base una movilidad más que necesaria para el personal científico y de dotación. También les afectó el hecho que en el año 1997 la FAU adquirió 2 helicópteros AS365N2 Dauphin para reemplazarlos en las tareas de traslado Presidencial. Parecía haber llegado el fin para ellos; la recesión económica y los suplentes recientemente adquiridos les quitaron sus misiones. Llegaron a estar dentro del hangar sin repuestos necesarios para volar; e incluso llegó a manejarse la idea de venderlos como estaban, como si fueran desechos. Allí estaban ellos dos juntos, como preguntándose el por qué habían llegado a esa situación, ¡¡¡ si habían cumplido siempre con lo que les habían pedido!!! . Pero la historia de esos dos hermanos no había llegado a su fin aún; en el año 2002 se comienza a manejar la idea de ofrecer medios aéreos a Naciones Unidas. La fuerza Aérea ya participaba con personal que se desplegaba integrando Batallones de Ejército. También desde hacía mucho tiempo atrás algunos SS.OO. se integraban a las Fuerzas de Paz en todo el mundo como Observadores Militares; pero la FAU jamás había desplegado un Contingente con medios propio. Casualmente se debía reemplazar a unos helicópteros italianos que









habían anunciado su retiro de UNMEE (Misión de Naciones Unidas en Eritrea-Etiopía). Y esos helicópteros eran… Bell 212. Por lo que se comienza a recuperar las aeronaves para el despliegue. Compra de repuestos, cambio de esquema de pintura, adaptación para vuelo con visores nocturnos. Todo eso para desplegar una Unidad de Evacuación Médica Diurna y Nocturna que es lo que se necesitaba en esa zona tan conflictiva del mundo; una vez mas los FAU 030 y 031 cumplían con los requisitos para esta misión.

El 8 de Febrero del año 2003, arriba a la ciudad de Asmara (Eritrea) el FAU 031 trasladado otra vez dentro del C-130 de la FAU aprovechando la experiencia de los anteriores traslados a la Antártida. Las aeronaves y tripulación despegaron de Montevideo tocando Recife (Brasil); Isla de Sal (Océano Atlántico); Málaga (España); Brindisi (Italia); El Cairo (Egipto) y finalmente Asmara (Eritrea) en un raid de tres días. Días más tarde lo acompañaría su gemelo el FAU 030. Ya allí la ONU les asignó las matrículas UN614 y UN615.

Nuevas latitudes, nueva geografía para los Bell 212; temperaturas de 45 grados, desierto, montañas con lugares de aterrizaje de 9.000 pies. Casi se les podía imaginar pensando "¿Dónde estamos?". Pero como siempre lo hicieron, volaron sin quejarse, y durante 5 años acumularon mas de 3.000 hrs. de vuelo en ese ambiente, debiendo trasladarse a Etiopía en el año 2005 cuando el gobierno de Eritrea decidió expulsar a la ONU de su país.

En el transcurso del año 2008, Naciones Unidas decide cerrar la Misión UNMEE y comienza el año con rumores de repliegue a Uruguay. Levantar todo, guardar y cerrar para volver a casa. ¡¡¡¿Volver a Uruguay?, no!!!., parecían decir los Bell. No querían volver al hangar del Escuadrón 5, ellos sabían que ese era su destino. Igual no se quejaron cuando hubo que trasladarlos en vuelo ferry desde Adigrat (al norte de Etiopía) hasta Addis Abeba en un vuelo ferry de dos días de duración. Pero muy a pesar de ellos, en Setiembre del 2008 son estibados dentro del impresionante Antonov 124 que los llevaría desde Addis Abeba (Etiopía) de regreso a Uruguay. Y tal cual como ellos pensaban, al poco tiempo estaban otra vez durmiendo dentro del hangar del Escuadrón 5. Cerca de un año estuvieron fuera de servicio porque no había ni misiones ni repuestos para ellos.

En la primera mitad del año 2009 comienzan a haber rumores de necesidad de helicópteros en MONUC (Misión de Naciones Unidas en el Congo); y a partir de junio se efectiviza el proyecto, tomando como primera medida poner de nuevo los FAU 030 y 031 en orden de vuelo para esa tarea. ¿Quién sino ellos eran capaces de encarar una nueva aventura?. Transcurrió la segunda mitad del 2009 entrenando las





tripulaciones y testeando las aeronaves que habían estado fuera de servicio por demasiado tiempo. Finalmente el 22 de marzo del 2010, otra vez a bordo de un Antonov 124, despegan de regreso al continente Africano; ahora para sobrevolar la segunda selva más grande del mundo en un ambiente donde la guerra y las masacres es el diario vivir; parece mucho para dos helicópteros medianos. Pero no para ellos dos que cual hermanos inseparables, han volado mas de 10.000 hrs. entre los dos y aún hoy continúan volando lado a lado como cuidándose mutuamente. Porque muchos pilotos hemos pasado por sus controles, muchos de ellos están hoy en situación de retiro, pero estos dos parece que se resisten a dejar de volar, y jamás han rehusado una misión. Nieve, desierto, selva, agua y fuego… todo ha pasado por ellos y siguiendo el mandato de nuestro Himno Nacional han dicho…."sabremos cumplir".

Hoy los miro en la línea de vuelo del aeropuerto del Congo y se me antoja que me miran altivos y desafiantes.

No debo de estar bien, porque al pasar al lado de ellos creo haber escuchado que me preguntan…. "..¿Alguna otra misión Jefe?.."

Cnel. (Av.) Julio Aparicio



Vivencias de un mundial en la EMA.



Uruguay dentro de los cuatro mejores equipos del mundo, más que un hecho; un sentimiento que únicamente palpitaba dentro del corazón de cada uno de nosotros, los que formamos parte de este País tan preciado.
Para todos nosotros, este Mundial de Fútbol significó mucho, cambió mucho nuestras vidas dentro del contexto en nuestra rutina.
Todo comenzó meses antes, como lo fue en todo el territorio, cuando cada uno de nosotros, como espectadores de esta gran fiesta del fútbol mundial, preparábamos y materializábamos las vísperas de cada partido que disputarían nuestros coterráneos.
El escenario clásico que albergó a cada integrante del Cuerpo de Alumnos, estuvo enmarcado en las instalaciones del Casino de Cadetes, el cuál fue testigo y acogió cada una de nuestras emociones, alegrías y tristezas, concebidas con el transcurrir de ese mes tan significativo en la vida de cada uruguayo.
Partido a partido, dentro del Cuerpo, se fomentaba un Espíritu, difícilmente comparable al experimentado en otras ocasiones por otros deportes. Una satisfacción difícil de explicar, un sentimiento que nos llevaba a emociones fuertes, viviendo cada momento de los partidos y aprovechando al máximo cada minuto, cada segundo, cada instante de ese preciado momento. Esto llevó a que en partidos de fútbol jugados en Educación Física, en momentos libres y en clase, sea el motivo dominante de conversaciones y actividades, la tan querida Selección Uruguaya de Fútbol.
Por ello, este artículo no pretende ser más que un humilde agradecimiento a esas personas, que a pesar de estar conformadas dentro de un escaso número y de enfrentarse a una historia estadística cercana desfavorable, supo actuar sobreponiéndose a las adversidades que se le presentaron en el camino. Con ello, demostraron que no hay nada más fuerte que el ímpetu, y espíritu del Corazón Charrúa.
A todos los que hicieron posible que personas como nosotros viviéramos en un Uruguay enmarcado futbolísticamente dentro de los cuatro mejores equipos del mundo, MUCHAS GRACIAS!!!

Sgto. Hrio. (Av.) Ricardo Trías
Cad. 2° (Nav.) Carolina Siverio
Cad. 2° (Av.) Santiago Amaral

ESCUELA CANINA
LA MONTAÑESA
Adiestramiento completo y ataque a todas las razas.
Venta de cachorros, paseos, baños y pensionados.
Retiramos a su mascota en el domicilio.
Ruta 34 Km 41 Villa La Montañesa
Tel. 22 95 63 51
Cels. 096 808 781 – 096 802 210



Viaje a la Academia de la Fuerza Aérea de Brasil (Pirassununga, Brasil)



El día 12 de setiembre llegó, y trajo consigo el tan esperado viaje a la República Federativa de Brasil, más específicamente a la Academia de la Fuerza Aérea situada en las afueras de la cuidad de Pirassununga en el Estado de Sao Paulo, en el que participamos 5 Cadetes de Tercer Año y un Señor Oficial.

Arribamos al Instituto a las 15 horas, habiendo hecho una breve escala en el Aeropuerto de Porto Alegre, donde aprovechamos para "estirar las piernas" y tomar un refrigerio.

Esa misma tarde, ansiosos por conocer la Academia, luego de degustar la "cajita feliz militar", en la que habían alimentos que iban desde chocolates hasta chicles, pasando por manzanas e incluso, barritas de cereal, nos dispusimos a recorrer las instalaciones, hasta que dimos con un lugar por el que todos nos sentimos atraídos, el cine. Ya cercana la hora de comienzo de la función ingresamos y disfrutamos de la película, haciendo una interpretación de la misma mediante la recopilación de información que proporcionaba el sonido en inglés, los subtítulos en portugués y a lo que se sumaba los gestos del elenco. Terminada esta actividad, procedimos a cenar y luego a nuestros amplios dormitorios donde teníamos todas las comodidades.

El día siguiente comenzó muy temprano con la visita al Salón Histórico luego de haber saludado a las autoridades, quienes nos dieron una cálida bienvenida; en el mismo había una gran variedad de objetos interesantes como pinturas, documentos, uniformes y fotos, los cuales contaban la historia de la Academia de la Fuerza Aérea, cuna de las Águilas de Brasil.

No alcanzarían las hojas de esta revista para contar lo vivido allí, pero sí podemos hacer un resumen de las actividades en las que participamos durante nuestra estadía en la Academia.

En lo que refiere a la actividad de educación física, se destaca como diferencia con nuestra cultura, el plantel de capoeira, waterpolo, y el plantel de los escaladores.

La Academia cuenta con una gran infraestructura que alberga a 800 Cadetes aproximadamente, los que se dividen en 3 escalafones desde su ingreso, Aviadores, Infantes e Intendentes.

Se destaca entre ellos la actividad realizada por los Aviadores, quienes tienen la dicha de realizar los cursos de vuelo en 2 plataformas distintas a partir de la culminación de su segundo año en el Instituto, siendo la primer instrucción recibida en el T-25, y luego en el T-27 Tucano, el cual también es utilizado por la Escuadrilha da Fumaça para realizar los sorprendentes shows aéreos conocidos por multitudes alrededor del mundo. Tuvimos el placer de conocer más internamente su actividad operacional e incluso subir a sus aviones para tomar algunas fotos, y conocer un poco más su funcionamiento, guiados por los experientes pilotos que los vuelan, para luego culminar esta actividad en la tienda

de la Escuadrilla, donde pudimos adquirir una gran variedad de souvenires con los que grabamos esos momentos.

Aquellos cadetes que ingresaron para desempeñarse como Intendentes o Infantes, también tienen la posibilidad de experimentar el vuelo los fines de semana, donde pueden realizar vuelos en planeadores del Instituto, pudiendo llegar los Cadetes a ser instructores del vuelo a vela, teniendo como requisito pertenecer a 3er o 4to año y tener como mínimo 19 misiones cumplidas en este tipo de aeronave.

En una de las tardes de nuestra estadía, dejamos por unos momentos los uniformes en los roperos y fuimos a conocer una pequeña ciudad a pocos kilómetros de allí, Porto Ferreira, en la que degustamos platos típicos en un elegante restaurant de renombre, así como también la propia ciudad de Pirassununga, donde visitamos una bodega en la que bebimos cachaca, una bebida típica del Brasil. Esta cuidad es una gran productora de caña de azúcar de donde es obtenida esta bebida luego de un proceso de refinamiento. Bebida que es producida también en la Fazenda de la Fuerza Aérea, una granja productora instalada en el predio cedido a la Academia, que utiliza más de 6.000 hectáreas de cultivos como café, arroz, soja, etc.; para la producción de alimentos tales como yogurt, leche, queso, carnes entre otros, que son suficientes para abastecer varias unidades de la Fuerza Aérea e incluso colocar el excedente en el mercado brasileño.

Nuevamente dejando los uniformes guardados, dimos libertad a nuestros deseos de conocer la noche joven de Brasil, acompañados por Damas y Caballeros Cadetes de la AFA, quienes hicieron las veces de traductores en beneficio del relacionamiento con los jóvenes universitarios de la cuidad, fuimos a una discoteca que funcionó como escenario de diversión y despedida de nuestros camaradas y nuevos amigos.

El día del regreso llegó muy rápido, pero con la satisfacción de haber aprendido un poco más en el área cultural, su organización y como broche de oro el haber podido visitar el museo de Aerolíneas TAM, que no sólo alberga aviones comerciales, sino una gran cantidad de aviones militares de todos los tiempos, pasando por los utilizados en la segunda guerra mundial y réplicas utilizadas por los pioneros de la aviación, entre los que se destaca el 14 Bis utilizado por Santos Dumont en su primer vuelo.

El día viernes 17 a las 16 horas, emprendimos la partida habiendo intercambiado presentes y recordatorios de nuestra estadía en la Academia, y con la inmensa satisfacción de haber participado de esta actividad que enriquece nuestro acervo cultural, permitiendo lograr una visión más amplia de los horizontes que las Fuerzas Aéreas de los distintos países tienen, en vista de permitir abrir nuestras mentes a nuevas ideas, siendo uno de los factores más importantes de estos intercambios, el reafirmar nuestros lazos de amistad y compartir con nuestros camaradas extranjeros nuestras experiencias vividas desde un punto de vista cultural y académico.

Vulcanos '07







Destino: Córdoba

El viaje estaba previsto para aquel 22 de agosto. A las 6 de la mañana (aproximadamente), ya estábamos en la Guardia con todo pronto para salir rumbo al aeropuerto, donde nos esperaba el C-120 que nos llevaría al país vecino a vivir experiencias y crear amistades que jamás podremos olvidar. Tras los trámites de migración y una breve espera (que nos resultaba eterna por la ansiedad) subimos al avión, el mismo que hacía 3 años había puesto por primera vez a los Vulcanos en el aire, llevaba a 10 de nosotros con destino a Córdoba, a la Escuela de Aviación Militar.

Ya en camino uno de nosotros mira para abajo y dice: "Che, debemos estar en Argentina, porque llevo un rato mirando y no reconozco ningún campo" y otro de nosotros dice "ah, claro, puede ser"... Acto seguido todos nos miramos, alguno grita ¿en serio? Y todos estallamos en carcajadas, tal vez la situación no parezca tan graciosa, pero para los 9 Vulcanos que no estaban en el avión esa anécdota sólo puede significar una cosa, nos divertimos desde el primer momento.

Llegamos a Córdoba, el aire era diferente, se respiraba una brisa suave que bajaba de las sierras y el sol había decidido acompañarnos; trámites de entrada a Argentina y un nuevo "vuelito" rumbo a la Escuela. Veíamos por primera vez bien de cerca la ciudad que nos iba a albergar durante una semana, y crecía el Espíritu Aeronáutico con cada pista que sobrevolábamos. Al aterrizar nos esperaban los Señores Oficiales y los Cadetes que nos llevaron a instalarnos y a recibir nuestro primer almuerzo, donde todo eran preguntas, comparaciones, explicaciones, historias; quedaban 7 días por delante y muchas cosas que aprender y disfrutar.

Aquella Escuela ya era nuestra casa, los almuerzos con el Cuerpo de Cadetes nos enseñaban sus costumbres, sus horarios y sus "guisos". ¿Por qué está ese término entre comillas? Muy sencillo, ese era el término equivalente a nuestra vieja y querida "gastada", así pues, no sólo a la hora de comer se hablaba de guiso, y aunque usaran otra palabra para decir lo mis-



mo (como pasaba con otras cosas) definitivamente teníamos más en común de lo que pensábamos.
Tuvimos el privilegio de conocer al Comodoro Pablo Carballo, veterano de la Guerra de Malvinas, quien tuvo la gentileza de brindarnos una conferencia con material y anécdotas que quedarán para siempre grabadas en nuestros corazones como símbolo del amor de un Aviador Militar por su Patria, historias cargadas de afán de superación, sacrificio, y cuando se pudo (ya que era indispensable encontrar esos momentos) alegría. Compartió con nosotros una parte de su vida y quedó a la disposición de aquellos Cadetes de Tercer Año que no podían irse de ahí sin una foto.
Ocupábamos nuestras tardes en actividades varias; hicimos deporte con los cadetes argentinos (no podía faltar el partidito de fútbol) y también nos dedicamos a conocer la ciudad. Incluso nos esperaba una guía que nos llevó a recorrer los lugares históricos de Córdoba esa hermosa y enorme ciudad llena de estudiantes universitarios de todas partes del país. Todo llamaba nuestra atención, desde los enormes shoppings y edificios (cuya altura máxima está limitada por decreto para cuidar la vista natural del cielo nocturno) hasta las iglesias construidas por los Jesuitas con aquella habilidad propia de los letrados sacerdotes de la época fundacional. La historia de los comienzos de la ciudad estaba cargada de anécdotas que iban desde la pena de muerte para quien la fundó (por no hacerlo exactamente donde se le había indicado), hasta el crecimiento basado en la estrategia jesuítica que copó las rutas comerciales y comenzó a educar con excelencia a los afortunados que podían acceder a sus enseñanzas.
Y… ¿qué decir de las noches?, nos acompañaban siempre 2 Cadetes, que nos iban llevando a diferentes lugares y pudimos salir con todos los que nos habían acompañado en la semana. Sin dudas nos reímos mucho, usando aquellos códigos, aquellas palabras distintas que significaban lo mismo en los 2 países, amistad y diversión.
Durante esos 7 días descubrimos que verdaderamente somos hermanos de nuestros vecinos, encontramos muchas más coincidencias que discrepancias, nuestra forma de ver las cosas, nuestro amor por lo que hacíamos, nuestras ganas de crecer y hacer de nuestras Fuerzas Aéreas un Arma cada vez mejor.
Una vez terminado el tiempo de compartir tocó la despedida, cargada de regalos, emoción y por supuesto: direcciones de correo electrónico. Nuestra experiencia en la Escuela de Aviación Militar nos dejó ese sentimiento de querer mantener el contacto con ellos, de querer tirar todos para el mismo lado, apuntando al crecimiento de lo que elegimos y de lo que amamos: ser parte de la Fuerza Aérea.

Vulcanos '07











Relevo del Señor Jefe de Operaciones y Entrenamiento

En el mes de junio, se llevó a cabo con la presencia del Señor Director del Instituto, del Señor Sub-Director, Señores Jefes, Señores Oficiales y de las Damas y Caballeros Cadetes de Tercer Año el relevo del Jefe de Operaciones y Entrenamiento de la Escuela Militar de Aeronáutica.

El escenario que albergó dicha Ceremonia se vio materializado en la Sección Operaciones del Instituto. Comenzando con la misma, el Jefe del Curso de Vuelo Básico procedió a la lectura de la Orden de la Unidad, en la cual se ponía en posesión del cargo al May. (Av.) Robert Gutiérrez, relevando al May. (Av.) Wiston Silveira, quien se desempeñara en el cargo hasta ese momento.

El May. (Av.) Robert Gutiérrez egresó de la EMA en el año 1996, prestó Servicios en la Brigada Aérea II entre los años 1997 y 1999, en la Escuela Militar de Aeronáutica en el lapso comprendido en los años 2000 y 2009, para posteriormente desempeñarse como Jefe de Personal y Oficial de Operaciones Aéreas en la República de Haití, en el marco de las Misiones de Paz llevadas a cabo por nuestras Fuerzas Armadas.

Al ser interrogado por las Damas y Caballeros Cadetes de Tercer Año acerca de su visión respecto al Curso de Vuelo Básico impartido al Cuerpo de Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica, el mismo contestó:

… "Cuando se llevan adelante los Cursos de Instrucción de Vuelo de la EMA, se carga con una enorme responsabilidad, pues en él no sólo se busca formar a los futuros Pilotos para la Fuerza Aérea; el objetivo es mucho más lejano y ambicioso que ello.

Está en el espíritu de los Cursos de Formación Básica de Vuelo, brindarle al alumnado las herramientas necesarias y fundamentales a ser utilizadas en los inicios de su vida Profesional Aeronáutica.

No se trata sólo de egresar Pilotos Aviadores, sino de incidir en el compromiso de que el verdadero espíritu del Profesional Aeronáutico nunca termina de forjarse. No es suficiente la vida misma para alcanzar el conocimiento, ni las habilidades en su plenitud.

La meta es el camino en sí mismo, la excelencia es el método, no el fin.

Hoy forman parte del Cuadro de Instructores de la EMA, quienes no hace mucho tiempo atrás fueran alumnos del Curso de Vuelo Básico, y provoca un singular orgullo verlos desempeñarse con el profesionalismo y la dedicación que los caracterizó también cuando alumnos.

Y es a ello a lo que me refiero cuando hablo de esta inagotable "cantera" que significa el conocimiento aeronáutico, y que la excelencia no es una meta en sí misma, sino que hace parte de nuestras vidas hasta el último aliento.

Pero la Fuerza Aérea es un todo mancomunado, ya que también hoy día, como Jefe de Operaciones y Entrenamiento, suelo efectuar coordinaciones netamente operativas con quienes hace pocos años atrás fueron alumnos del Curso de Vuelo de la EMA, y sin haber egresado como Aviadores muestran un desempeño y profesionalismo digno del más alto respeto y admiración, que dejan bien claro que la Fuerza Aérea es un grupo interdisciplinario que promueve un fin superior que nos define como tal"…

Como mensaje final dirigido a las Promociones que se enfrentarán al Curso de Vuelo, expresó lo siguiente:

"Para las generaciones en Curso y para las venideras, sepan que el trabajo del Instructor de Vuelo es la guía. Pero el verdadero resultado se consigue a través de la abnegación personal, el incansable sacrificio, y una gran carga de entusiasmo y afán por descubrir nuestros propios límites.

Los Instructores de Vuelo les darán las herramientas, y les enseñarán a usarlas. Lo demás, corre por vuestra cuenta"…

Sgto. Hrio. (Av.) Ricardo Trías

SERIVICO DE CALIDAD
IVANCHUK LTDA.









Galicia 1424
Montevideo - Uruguay
ivanchuk@adinet.com.uy
Tel.: 2408 2783
TelFax.: 2400 2858
Cel.: 094 781 784

Reformas en la EMA

Durante el presente año, se llevaron a cabo reacondicionamientos en lo referente a la infraestructura del Instituto, siendo las mismas realizadas en el comedor de Cadetes y en la enfermería de nuestra Casa de Estudios principalmente, donde se modernizaron y adaptaron dichas instalaciones para los requerimientos actuales de la Escuela Militar de Aeronáutica.





Nuevo mobiliario perteneciante a la enfermería del Instituto









Tiempo sobra para los mediocres

Cuando no esperes nada de los demás, cuando sientas que cada tanto depende de ti, se fortalecerá tu espíritu, y poco a poco, las voces se convertirán en ovación, tus respiros se llenarán de logros y tu vida de sentido.
Están los que usan siempre la misma ropa, y están los que llevan amuletos, los que hacen promesas, los que imploran mirando al cielo, los que creen en supersticiones.
Y están los que siguen corriendo cuando les tiemblan las piernas. Los que siguen jugando cuando se les acaba el aire; los que siguen luchando cuando todo parece perdido, como si cada vez fuera la última, convencidos de que la vida misma es un desafío.
Sufren pero no se quejan, porque saben que el dolor pasa, que el sudor se seca, el cansancio termina, pero hay algo que nunca desaparecerá, la satisfacción de haberlo logrado.
En sus cuerpos corre la misma sangre; los que los hace diferentes es su espíritu, la determinación de alcanzar la cima, una cima a la que no se llega superando a los demás, sino superándose a uno mismo.
Tiempo sobra para los mediocres, pero tiempo falta para realizar tus sueños!!!.

Asp. Mara Fernández.



Cuadrería y vidriería
ANDRÉS

Enmarcados en General.
Obras de arte.
Fotos.
Títulos.
Etc.

Espejos.
Cambio de vidrios.
Puertas y ventanas.

Uruguay esq. Summer
Solymar

Vamos a domicilio

Tel: 2696 06 56

10 de agosto; una efeméride para recordar y reflexionar

El pasado martes 10 de agosto, en marco de un nuevo aniversario del Día de los Mártires de la Aviación Militar, se llevó a cabo en las instalaciones del Cementerio Norte los actos conmemorativos a tales efectos.

La Ceremonia contó con la presencia de diversas Autoridades, nacionales, y extranjeras acreditadas ante nuestro País. Entre ellas se destaca la del Ministro de Defensa Nacional, Diputados, los Comandantes en Jefe de las Fuerzas Armadas; Autoridades Policiales, Departamentales, Oficiales Generales, Superiores y Subalternos en Actividad y Retiro, Personal Subalterno, así como también de amigos de la Institución y medios de prensa.

La Parada Militar estuvo conformada por un Agrupamiento de Banderas y Escoltas de las diferentes Unidades de la Fuerza Aérea, así como una Compañía de Desfile de la Escuela Militar de Aeronáutica y de la Escuela Técnica de Aeronáutica.

El Acto comenzó con palabras alusivas a la fecha, pronunciadas por un Oficial Superior, en la cual se mencionaron diferentes aspectos relacionados con dicha efeméride, así como la mención de la pérdida más reciente de nuestra Fuerza, suscitada en octubre del año pasado, donde seis integrantes de la FAU perdieron sus vidas durante el cumplimiento de una Misión de Paz.

Posteriormente se procedió a la entonación de la Marcha Fúnebre, interpretada por la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea, Cnel. (B.M.) Walter Miños, a la vez que el Señor Comandante en Jefe de la FAU, Gral. del Aire Don José R. Bonilla procedía a la colocación de una ofrenda floral acompañado por el Supervisor Aerotécnico Don Raúl Parapar.

Acompañando la colocación de dicha ofrenda, junto con la entonación de la Marcha Fúnebre, sobrevoló una Escuadrilla conformada por cuatro aviones T-260 EU, en formación de "Ladero Perdido".

Sin duda, es una fecha para tener muy dentro en el sentir de cada una de las personas que conformamos la Fuerza Aérea, ya que a la actualidad son más de un centenar las vidas que perecieron en una cabina de vuelo durante el cumplimiento de una misión.

El recuerdo de sus almas no debe quedar en vano, sino que es de tomar como ejemplo, considerando la entrega, perseverancia, arrojo, decisión y tesón con que cada una de esas tripulaciones abordó las aeronaves antes de perder lo más preciado.

Un humilde reconocimiento a todos ellos; y donde quiera que hoy esté la Escuadrilla del Silencio, sepan que su esfuerzo es reconocido y muy valorado por todos nosotros.

Sgto. Hrio. (Av.) Ricardo Trías.





Humor

El viernes pasado prometía ser el mejor desde hacia tiempo, en mi casa, con mis amigos y mi novia. Era algo que había planeado desde el inicio de la semana, quería explotar todo el potencial que tenía este finde. Me sentía como un verdadero ganador, nada me detenía y no lograba ver nada malo en la vida.
Todo fue así hasta que leyeron los Servicios para el domingo. Por una sola sanción de Arresto Simple terminé siendo parte de la Guardia Preventiva. Ese mismo lunes comenzó con altas expectativas. Si bien era lunes y me esperaba a mis compañeros y a mí una jornada muy larga, con Bandera y una interminable IMP continuada por una gastadora clase de educación física; parecía que la meteorología estaba de nuestro lado. Un cielo totalmente cerrado por unas nubes muy espesas me mantenía con los ánimos en alto.
Con mis compañeros habíamos calculado interminables veces las estadísticas de la cantidad de lunes que llovía en el año. Concluímos firmemente que la lluvia estaba directamente relacionada con la dominguera. Parecía una confabulación del destino para hacer la Guardia más larga e insoportable. Pero al momento de desarmarse y concurrir a Bandera, de un segundo al otro, el mal tiempo pasaba a ser el deseo que predominaba en la cabeza de cada Cadete. Tan es así, que empezamos a probar métodos para inducir la lluvia, como por ejemplo, "la danza de la lluvia". Esta no producía el efecto esperado, sino mas bien el "pinche" de Cadetes de Años Superior por falta de formalidad y que los compañeros que no se sumaban al experimento, nos tildaran de locos.
Como pueden deducir, este día no fue la excepción a la regla, sino que la corroboró en varios sentidos nuestra teoría. Si bien era saliente, y apenas tenía cabeza para aguantar despierto, no podía dejar de planear que iba a hacer el viernes cuando saliera. No llegué a advertir el paso del tiempo, y ya estaba llegando al mediodía; era realmente increíble, pero estaba bastante insensibilizado a este tipo de situaciones.
Cuando les comenté a mis compañeros de mi odisea desde el viernes, y cómo ésta me había iluminado para hacer un artículo en la revista que se encuentran leyendo; me ayudó a entrar al podio de los más "llorones de la Tanda", cuyo premio resultó en cargadas hasta el presente día.





Ejercicio de Interceptación

El 29 de julio se realizó por parte de la Fuerza Aérea un Ejercicio de Interceptación, el cual constó en un vuelo de Baron (UB-58) simulando ser un avión volando de forma ilícita.
Éste fue detectado por el COA (Centro de Operaciones Aéreas) utilizando la nueva tecnología de detección por radares con la que cuenta nuestro País, lo que posibilitó a este Centro reaccionar activando un operativo aéreo. El mismo consistió en informar sobre la presencia de dicha aeronave a las Unidades de Combate. El ejercicio comenzó con la intervención del Escuadrón Aéreo Nº 1 (Ataque) que de forma sumamente ágil desplegó una de sus aeronaves A-58 (Pucará), que en pocos minutos nos interceptó iniciando los intentos de comunicarse con nuestra aeronave, la cual al simular ser un vuelo ilícito no respondió a sus llamados. Debido a esto la tripulación del A-58 por medios de carteles nos dio una frecuencia de radio y nos ordenaron que abriéramos una línea de comunicación con ellos, lo cual hicimos de forma rápida.
Una vez cumplido el procedimiento anterior, se le comunicó al COA que no éramos una amenaza. En este punto se dio por terminando el ejercicio para la aeronave A-58, la que se retiró del lugar regresando a la Brigada Aérea II situada en el Departamento de Durazno finalizando de forma exitosa su misión.
A partir del momento en el que el A-58 se retiró de la zona, el COA dio comienzo a una nueva misión, similar a la anterior pero con un avión de caza perteneciente al Escuadrón Aéreo Nº 2 (Caza), el Cessna A-37B "Dragonfly". El mismo, de forma similar tenía como objetivo interceptarnos y realizar la posterior identificación de la aeronave, entablar comunicaciones y por último y a diferencia de la misión anterior, la de escoltarnos hasta tocar tierra en la Brigada Aérea II situada en Durazno.
Consideramos que la realización de dicho ejercicio contempla y pone en práctica los métodos y planes de acción derivados de la nueva tecnología en radares con la que cuenta nuestra Fuerza Aérea.
Así también fuimos testigos del alto nivel de profesionalismo con el que cuenta el personal de la Fuerza involucrado, desde las tripulaciones de vuelo hasta los responsables de la monitorización en el COA.
Todo lo mencionado anteriormente deja bien claro el nivel y trabajo en equipo que día a día es llevado a cabo por los integrantes de la Fuerza Aérea Uruguaya!

Cbo. Hrio. (Av.) Michael González
Cbo. Hrio. (Av.) Alejandro Vera





Día del Patrimonio



El Domingo 26 de setiembre, se celebró nuevamente el día del Patrimonio Nacional y como otros años la Fuerza Aérea participo del mismo realizando una jornada de puertas abiertas en las instalaciones de la Escuela Militar de Aeronáutica, en la cual se realizaron una gran cantidad de actividades, dentro de las cuales sobresalieron algunas tales como el Salto de Paracaidistas y la demostración aérea de la Escuadrilla "Carpinteros" los que realizaron un espectáculo, dejando ver un gran control de la aeronave Aermacchi T-260. Para comenzar a relatarles las tantas actividades que se realizaron ese día, comenzare por nombrar la visita guiada ya que cuando se ingresaba a las Escuela uno podía escoger entre participar en las visitas guiadas o recorrer la Escuela por su propia cuenta, estas visitas fueron dirigidas por integrantes del Cuerpo de Alumnos de la misma, los cuales cumplieron la función de guías turísticos dando detalles de cada lugar que se visitaba, lugares como el despacho del Señor Director de la Escuela; el Salón de honor; el Gimnasio, el cual en sus primeros años de vida supo ser el hangar de la empresa Aeropostal posteriormente Airfrance; en ese mismo lugar se realizaron las presentaciones del Servicio de Sensores Remotos y una muestra de maquetas de aeronaves. También estuvieron presentes aeromodelistas exponiendo sus aeronaves, en la planchada se podían observar la muestra estática de aeronaves pertenecientes a los distintos Escuadrones de la Fuerza Aérea, la cual atrae año a año a la mayoría de los visitantes, también se podían observar autos clásicos y exposiciones de las distintas Unidades de la FAU mostrándole al público presente la especialización que posee cada una de ellas en sus respectivas misiones.





Esta jornada fue un gran éxito en cuanto a la promoción de la actividad Aeronáutica y permitirle a la población en general llegar a conocer más a nuestra Fuerza Aérea.







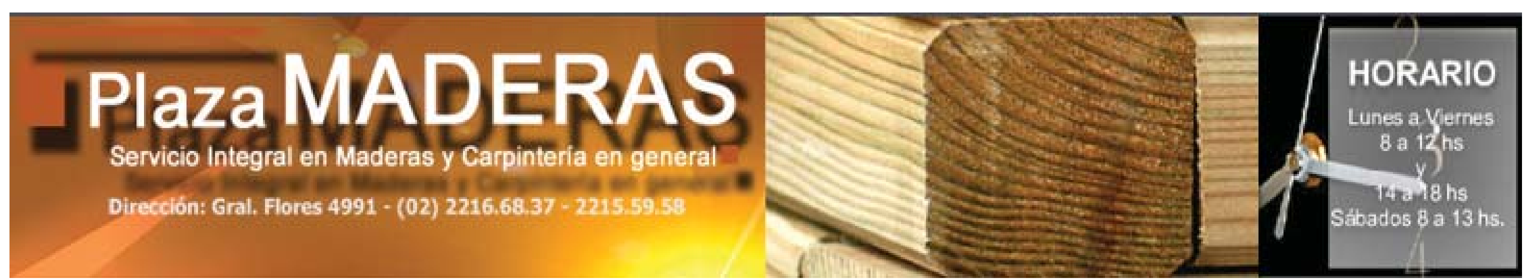












Plaza MADERAS
Servicio Integral en Maderas y Carpintería en general
Dirección: Gral. Flores 4991 - (02) 2216.68.37 - 2215.59.58
HORARIO
Lunes a Viernes
8 a 12 hs
y
14 a 18 hs
Sábados 8 a 13 hs.



Despliegue al Congo... Un nuevo desafío.

Muchas veces me han preguntado por qué luego de haber estado un año desplegado en Eritrea, una vez más me encuentro en África participando de una misión de Naciones Unidas. ¿Que nos lleva a los que hoy somos parte de este Contingente y ya hemos vivido esta experiencia, a embarcarnos en este emprendimiento una vez más, viajando lejos de nuestras familias y de la seguridad de volar y trabajar en un entorno conocido?.
Nos sucede a menudo que no tomamos conciencia de las cosas hasta que alguien más nos las hace ver. Ese alguien en mi caso fue un Oficial retirado; con él conversaba sobre este tema cuando en un momento me dijo: "como me gustaría estar en tu lugar, porque creo que todos ingresamos a la Fuerza Aérea con ese espíritu". Sin duda que participar en las Misiones de Paz no es una de las tareas fundamentales de la Fuerza y no es el motivo por el cual nos enlistamos en sus filas, pero a lo que él se refería es al espíritu de aventura que nos impulsó a querer sentir la emoción de volar y ser parte de nuestra Institución. Ese espíritu que nos lleva a enfrentar nuevos desafíos y salir de la rutina diaria, el mismo espíritu que en lo personal me condujo a querer ser piloto de helicópteros. De la mano de esta aeronave tan versátil he vivido los momentos más emocionantes de mi carrera y de ella también es que nuestras tripulaciones, con un alto nivel de profesionalismo, han dejado en alto el nombre de la Fuerza Aérea Uruguaya dentro y fuera de fronteras.
Cuando a finales del 2002 se ordenó al Escuadrón preparar un informe sobre el posible despliegue de dos helicópteros Bell 212 a Eritrea, lo primero que hicimos fue buscar ese país en el mapa. Cinco años duró esa misión, un sinfín de experiencias y lecciones aprendidas fueron sumadas a la larga historia de nuestra Unidad y esto se ve reflejado hoy en esta nueva tarea que nos ha tocado cumplir.
Esta vez no nos tomó por sorpresa el despliegue a la República Democrática del Congo (RDC).
A pesar de la extensa preparación requerida, lo breve de los plazos para ejecutarla y la cantidad de factores a tener en cuenta en un despliegue a un país tan lejano, la experiencia adquirida por la Fuerza a través de quienes participamos en la primer fase fue de gran utilidad para el éxito de la misma.
Luego de completar la primer etapa del despliegue, un Antonov 124 aterrizó en Carrasco para llevarnos una vez más a tierras Africanas. Nos dio la oportunidad única de ver de cerca este coloso del aire, apreciar su capacidad de carga y la manera en que trabajan sus tripulaciones, proporcionando una herramienta de apoyo logístico incomparable.
Además del FAU 030 y 031, fueron transportados cuatro contenedores con equipos, parte del

campamento, armamento, munición, tres vehículos, equipos de apoyo terrestre, Pilotos y Mecánicos de Vuelo.
Partimos el día 22 de marzo por la mañana, después de despedirnos de nuestras familias y amigos. Sin caer en el cliché, debo decir que la mezcla de sentimientos en esos momentos es muy intensa. A pesar que la mayoría de los que nos desplegaríamos inicialmente habíamos estado anteriormente en África, las emociones que se experimentan al despedirse una vez más de los seres queridos, para partir hacia un continente que pone a prueba constantemente nuestras capacidades y nos ofrece nuevos desafíos a diario, quedan grabadas en nuestras mentes para siempre.
La primer etapa del vuelo nos llevó a Sudáfrica, donde debíamos reabastecer combustible para llegar por fin a Uganda, desde donde volaríamos nuestras aeronaves hacia nuestro destino final.
Al llegar a Uganda descargamos nuestro equipo y aeronaves del Antonov y procedimos a preparar los helicópteros para el vuelo ferry así como también la carga a ser transportada, parte por tierra y parte en un C-130 de Naciones Unidas, hasta el Congo.
El 25 de marzo despegamos desde Entebbe (Uganda) hacia Goma (RDC), donde recargaríamos combustible para continuar hasta Bukavu. Tuvimos la suerte de gozar de buen tiempo durante la navegación, lo que nos permitió contemplar ya próximos a la frontera, al imponente volcán Nyiragongo, que está activo y a cuyos pies descansa la ciudad de Goma.
Al aterrizar nos recibió el May. (Av.) (R) Martín López, quien ahora trabaja en Seguridad de Vuelo para las Naciones Unidas, y cuyo familiar rostro nos fue muy grato volver a ver. Ya habíamos estado en contacto con él desde la planificación del despliegue, siendo su apoyo de gran ayuda. Muchos Uruguayos; militares y civiles trabajan en el Congo y la colaboración mutua facilita enormemente el cumplimento de la misión.
Partimos casi inmediatamente hacia Bukavu, sobrevolando el Lago Kivu, cuyas orillas comparten ambas ciudades. Arribando al Aeropuerto de Kavumu nos recibió la URUASU (Uruguayan Arifield Support Unit), la cual nos prestó su apoyo durante las primeras etapas del despliegue, mientras nos establecíamos en nuestro propio campamento.
Está de más decir que tener a otra Unidad de la Fuerza Aérea Uruguaya como "vecina" en un lugar tan lejano y trabajar a diario con ella, nos ha facilitado enormemente nuestra tarea.
Para no entrar en detalles, luego de establecernos precariamente en nuestro campamento a la espera del grueso del Contingente y suministros, comenzamos por fin a volar.
A pesar de la experiencia adquirida en Eritrea y Etiopía en lo concerniente al vuelo en montañas, nos encontramos con un panorama distinto y aun más desafiante. Bukavu se encuentra en medio de una cadena montañosa a cinco mil seiscientos pies de altura, ofreciendo un clima mucho más agradable que el resto del Congo. Pero estas montañas que se elevan hasta trece mil pies son mucho más compactas de lo que esperábamos, sin valles en los que aterrizar si una emergencia así lo requiere.
Luego de pasar al oeste de esta cadena montañosa, uno se encuentra con una selva impenetrable, con árboles de doscientos pies de altura, sobre los que se puede volar durante horas sin llegar a ver el suelo. La meteorología clima también es muy cambiante, la época de lluvia dura nueve meses y en ella se generan espontáneamente severas tormentas de imprevisible desplazamiento. Sumado a esto, la limitación en la autonomía (ya que la ONU no permite volar con pasajeros y tanques auxiliares al mismo tiempo), pone a prueba constantemente la capacidad de nuestras tripulaciones y su profesionalismo, llevándonos a revisar nuestros conocimientos constantemente y a extremar las precauciones.
Esto comprueba una vez más la importancia de la experiencia que deben poseer los pilotos que forman parte de este Contingente, ya que su capacidad en el proceso de toma de decisiones y buen juicio, se ven evaluados diariamente en un entorno que no perdona los errores.
Poco a poco fuimos adaptándonos a las nuevas circunstancias y también a lidiar con una misión mucho más grande a la que estábamos acostumbrados, la cual no puede subsistir sin el apoyo de los helicópteros, herramienta fundamental para cubrir el extenso territorio de la RDC, dado el difícil acceso a las lejanas poblaciones y destacamentos que en él se encuentran distribuidos. Este hecho lleva a las Naciones Unidas a aprovechar al máximo las aeronaves a su disposición, asignándonos a nosotros particularmente una variedad de misiones mucho más amplia de las que cumplíamos en Eritrea y Etiopía.
Luego de haber estado poco menos de dos meses en Bukavu, una nueva misión nos fue encomendada. Debíamos desplegarnos al oeste del Congo en apoyo a la operación "Western Thrust", cuyo objetivo era marcar presencia en el otro extremo del país, a fin de presionar a los grupos rebeldes que allí operan.
Este nuevo desafío exigió una ardua planificación, debido a que debíamos cruzar el Congo de un extremo a otro, volando sobre cientos de millas de selva al límite de nuestra autonomía. El despliegue logístico realizado en nuestro apoyo fue impresionante, dándonos una vez más la oportunidad de ser partícipes de una operación de una magnitud pocas veces vista por la Fuerza Aérea Uruguaya.
El vuelo se realizó en varias etapas, debiendo hacer tres escalas en dos días, para reabastecernos de combustible y dar a las tripulaciones el descanso necesario.
Como anécdota cabe destacar que en el último punto de repostaje no había combustible disponible, por lo que tuvo que ser desplegado un helicóptero Mi-26 (el más grande del mundo actualmente) para proveerlo. Durante el vuelo nos encontramos con esta monumental aeronave y luego de establecer comunicación con su Capitán, nos acercamos a la misma para tomar algu-









nas fotografías, plasmando de esta manera este momento inédito. Los Pilotos Rusos nos expresaron luego su gratitud al intercambiar las imágenes del encuentro y nos dijeron que según ellos era la primera vez que un Mi-26 formaba con dos Bell 212, lo que sin duda debe ser cierto.
Al llegar a Gemena, nuestro destacamento provisorio durante las semanas siguientes, nos encontramos con un clima abrazador, mucho más cálido del que estábamos ya acostumbrados. Al mediodía las temperaturas superaban los 40º C al abrigo meteorológico y la sensación térmica al sol llegó a registrarse en 60º C. Esto nos llevó a cambiar nuestros hábitos, intentando evitar toda actividad en estas horas. De todas formas algunas misiones se extendían hasta el mediodía, lo que puso a prueba la resistencia física de los Pilotos, Mecánicos de Vuelo y Rescatistas.
Una misión en particular se destacó sobre las demás y marcó un hito en la historia del Escuadrón. Uno de los líderes rebeldes de la zona fue capturado y herido por las Fuerzas Armadas de la República Democrática del Congo (FARDC) y el mismo debía ser evacuado a la brevedad, dado su estado y la amenaza que representaba un posible intento de rescate por parte de los rebeldes.
Luego de una meticulosa planificación, dado que sería la primera vez que nuestro Escuadrón se embarcaría en una misión de estas características en una zona hostil, despegamos en ambas aeronaves hacia el poblado de Mbongo. Uno de los helicópteros iría artillado con dos MAG en sus afustes laterales y el otro descendería al lugar de extracción a recoger al líder rebelde junto con dos oficiales de la FARDC. Tomando en cuenta los informes de inteligencia y considerando las amenazas, se planificó la ruta de llegada y escape meticulosamente.
Al llegar al punto de extracción el líder rebelde fue llevado inmediatamente a la aeronave aterrizada, mientras nuestros Rescatistas brindaban la seguridad de la misma, siempre sin apagar motores y lista para despegar en caso de cualquier contingencia. Mientras tanto el otro helicóptero sobrevolaba la zona en busca de cualquier actividad hostil. Fueron momentos de mucha tensión, ya que un sinfín de personas rodeaba al rebelde mientras iba siendo conducido a la zona de extracción y existía siempre el peligro de agresión desde la multitud, cuya actitud era imprevisible.
Ya con el prisionero y sus escoltas en la aeronave, se procedió a despegar de inmediato a mínima altura, procediendo a otro aeropuerto donde lo esperaban autoridades locales y de Naciones Unidas. Esta operación nos llevó a aplicar conceptos de vuelo sobre selva en territorio hostil, volando apenas sobre la copa de los árboles para evitar ser vistos desde la distancia, minimizando así el tiempo de exposición ante cualquier amenaza.
La misión culminó con éxito, lo que nos valió el reconocimiento de las autoridades de Naciones Unidas por la trascendencia que tenía la misma, en el marco de las acciones llevadas a cabo en la lucha contra los rebeldes que operaban en esa zona y acosaban constantemente a la población local.
Luego de una estadía de dos meses en Gemena, retornamos al fin a Bukavu.
La época de seca había comenzado y pensamos por un momento que la ausencia de lluvias y tormentas nos iba a dar un respiro. Una vez más estábamos equivocados, ya que la constante niebla que cubría toda el área reducía la visibilidad a menos de cuatro kilómetros. Tuvimos entonces que readaptarnos a esta nueva situación y dar nuestro mayor esfuerzo para encontrar la forma de cumplir las misiones que nos eran asignadas, siempre teniendo como primer objetivo la seguridad de nuestras tripulaciones.
Me hubiera gustado decir que ya estaba todo encaminado, pero los desafíos continuaron, manteniéndonos siempre incentivados. El campamento iba tomando forma y gracias al apoyo del mando, logramos tener todas las comodidades necesarias para hacer nuestra estadía lo más placentera posible.
Más allá de las tripulaciones de vuelo y personal técnico (el cual demuestra constantemente su alto nivel de profesionalismo) el personal de apoyo con su labor constante y denodada brinda siempre la tranquilidad de poder abocarnos a nuestra misión principal, logrando de esta manera un fluido funcionamiento del Contingente en su conjunto.
Como expresé al principio, la participación en Misiones de Paz le da al Escuadrón y su personal la oportunidad de aplicar los conocimientos adquiridos y que éstos no queden meramente en la etapa de entrenamiento. Operamos en zonas de conflicto, en terreno y clima hostil, lo que exige de nosotros una revisión constante de nuestros conocimientos y nos lleva a aplicar las experiencias adquiridas y lecciones aprendidas. Como Piloto de la Fuerza Aérea, creo a título personal que es una oportunidad única de hacerlo, una oportunidad que no podemos dejar pasar y que además crea una base de experiencias que luego serán transmitidas a los Pilotos más jóvenes. Pero no debemos olvidar que más allá de la experiencia que brindan las misiones, las mismas no son para entrenar y compensar la falta de horas de vuelo que sufren las tripulaciones, sino que son para aplicar los conocimientos ya asimilados. Manteniendo este criterio en claro, con una conciencia de nuestras capacidades y falencias, esforzándonos por dar lo mejor de nosotros en todo momento y sin descuidar nunca la seguridad de vuelo, pues en ello va la vida de nuestras tripulaciones y personal, podremos seguir este camino que hemos venido recorriendo hasta el momento. De esta manera nuestra pequeña Fuerza Aérea, de la mano de nuestro querido Escuadrón Aéreo Nº 5 (Helicópteros), ha dejado y seguirá dejando grabado su gran nombre en la historia de la aviación.

Cap. (Av) Eduardo Altez



IMPORT TRADING S.A.®

Cerro Largo 962 C.P.: 11.100 Tel.: 2908 3544* Fax: 2902 7302

Pioneros en Logística Industrial



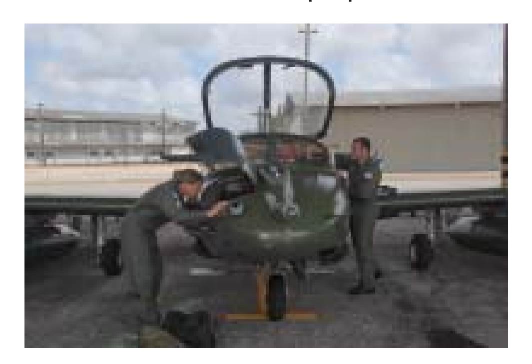
www.import-trading.com
info@import-trading.com



Entre los días 5 y 22 de noviembre de 2010 la Fuerza Aérea Uruguaya desplegó sus dos unidades de combate a más de 4.000 kilómetros de distancia, con motivo de participar en el ejercicio Combinado específico de mayor envergadura de Sudamérica y de todo el hemisferio Sur. Detalle resaltable, debido a que esta porción geográfica del planeta concentra la mayor cantidad de conflictos bélicos, según los relevamientos realizados por los órganos internacionales especializados.
Es en este contexto internacional que nuestros países deciden combinar esfuerzos, aplicando un cambio doctrinario que permite y fomenta la complementación de medios aéreos bajo un marco legal claro, establecido por mandato de las Naciones Unidas, observando los aspectos jurídicos del derecho internacional humanitario contra un enemigo común que ha violentado los derechos soberanos de un Estado independiente. Esto resalta la importancia del espíritu que lo convoca, debido a que demuestra que nuestras naciones están comprometidas en hacer un aporte a la paz con los medios que cada Estado dispone para ello.
El ejercicio Cruzex en su quinta edición contó con la presencia de unidades de Combate y Apoyo de las Fuerzas Aéreas de Chile, Estados Unidos, Francia, Brasil y Uruguay; con el invalorable soporte del software proporcionado por la Fuerza Aérea Argentina.

Despliegue.
Esta Operación Aérea de gran escala se inicia con el traslado de los distintos medios materiales y humanos a la zona de operación por parte de las Fuerzas participantes. Esta etapa se inicia unos 20 días antes de la apertura oficial del ejercicio y en nuestro caso se había dispuesto que el traslado se iniciara el día 5 de noviembre desde la Base Aérea Tte. 2º M. W. Parallada, hacia la Base Aérea de Natal ubicada en el Estado de Rio Grande del Norte, Brasil.
Un C-130 Hércules, un C-120 Brasilia, 3 A-58 Pucará y 3 A-37B Dragonfly iniciaron el despliegue de medios en la madrugada de ese día, previéndose realizar escalas en la Base Aérea de Florianópolis, en la Base Aérea de Santa Cruz y en la Base Aérea de Salvador para arribar el día 6 a la zona de Operaciones.
De esta forma se cumplió el traslado de nuestros sistemas de armas y su apoyo a más de 4.000 kilómetros para cumplir con una intensa agenda de vuelos a cumplir durante las dos semanas que duraría este ejercicio.

La Guerra es simulada, el entrenamiento es real.
Las tripulaciones y los elementos que ocuparán la orgánica dispuesta para planificar, conducir y controlar las operaciones, deben conocer con anterioridad y estar debidamente ilustradas de los documentos oportunamente generados y distribuídos por la dirección del ejercicio.
En los mismos se observan todos los aspectos formales del ejercicio y también del medioambiente simulado donde se ha desarrollado el conflicto.
No hay tiempo para perder y se inician dos actividades paralelas, por un lado la planificación de las operaciones de combate y por otro las unidades comienzan a volar misiones de familiarización de las áreas y procedimientos locales de vuelo. El ritmo de ambas tareas es vertiginoso, pues se debe cumplir con procesos de 24 horas en menos de 15 horas y la cantidad de salidas, son las mismas que posteriormente las unidades deben mantener al iniciar el combate.



Al tercer día de operaciones ya se revelan las misiones y las tripulaciones comienzan una pormenorizada planificación bajo la presión del reloj y con la principal tarea de ejecutar lo planificado de forma eficiente y segura. Todos los elementos dispuestos por el mando combinado se subordinan bajo la figura del "Mission Commander", con la única intención de colaborar para solucionar todos conflictos que surgen de ubicar una gran cantidad de medios en una zona acotada con la protección y compresión que se requiere para ser una fuerza con la cohesión necesaria para ser una amenaza creíble.
Luego de la puesta en marcha todo es real, no hay lugar para discusiones de aula y la única forma de cumplir con seguridad lo coordinado es volar con la disciplina propia del aviador militar. Resolviendo los mil imponderables que se presentan, empleando los criterios definidos por el "Mission Commander" para esa específica misión.

La Doctrina de Empleo.
Sin pretender iniciar una discusión de la Doctrina empleada que sigue los lineamientos establecidos por la OTAN; aunque cabe aclarar que estos ejercicios cuentan con un manual de referencia combinado aprobado y vigente para las Fuerzas Aéreas de Argentina, Chile, Brasil y Uruguay.
Es entonces que se define las tareas a cumplir y cada Escuadrón lo hace de acuerdo a sus procedimientos estándares de operación, lo que le otorga a cada elemento participante hacer lo que su sistema de armas le permite y para lo que está específicamente entrenado.
Lo interesante es desarrollar la habilidad de subordinarse al elemento que tiene el mando en la operación, responsabilidad mayúscula que rota entre todos los países participantes. Durante el Cruzex V este espíritu se impuso con total franqueza lo que muestra un proceso de madura-



ción que está dando sus frutos, dejando atrás celos profesionales y falta de sinceridad propia del trabajo con desconocidos o potenciales enemigos. Desarrollar el concepto de alianza o coalición lleva su tiempo y no se decreta por orden de ningún órgano superior, es en este tipo de actividades donde se derrumban conceptos de antaño, hoy el bienestar y la prosperidad económica de nuestros pueblos sólo se puede alcanzar si en toda la región existen las condiciones de seguridad que permitan el libre desarrollo de los Estados que gobiernan legalmente esos territorios.

La Brecha Tecnológica.

Por suerte no se trata de una feria donde gana quién tiene la mejor máquina, Uruguay como sucede en muchos aspectos de nuestras actividades se presenta en una clarísima desventaja en cuanto a medios y cantidad de personal involucrado.

Sin embargo para cumplir con este tipo de misiones se requiere una precisión de segundos a distancias de más de 500 kms, se debe guardar especial atención en no abatir blancos propios ni causar daño a civiles o medios no involucrados en la batalla. Operar bajo estas reglas de empleo impone hacerse responsable de las consecuencias de una mala selección de armamento, responsabilidades ineludibles en un teatro de operaciones moderno.



Es aquí donde la brecha se vuelve insalvable, pues nuestras aeronaves han sido originalmente concebidas para misiones de apoyo cercano y combate contrainsurgente; por lo que carecen de cualquier medio de detección o identificación que no sea el ojo del piloto. En la actualidad las flotas de combate de la región se han renovado y aunque esto se confunde con una carrera armamentista, en realidad aeronaves con mejor tecnología abordo brindan mejores garantías, acorde a lo que la actualidad reclama. Cualquier acción de fuerza debe estar debidamente justificada de modo que concuerde con las reglas de empleo de armamento o de enganche establecidas por el poder político.

En la práctica nos limitamos a cierto tipo de blancos y a condiciones ideales de lanzamiento de armamento, recargamos a las tripulaciones a obtener una precisión en sus navegaciones y control del avión. Lo que conlleva a que nuestros pilotos posean una alerta situacional menor que la que poseen los otros medios de la coalición.

La FAU en la Coalición.

Una de las ventajas de contar con un número reducido de personal capacitado para participar en este tipo de ejercicios es que se repiten a lo largo del tiempo, ocupando muchas veces distintos escalones, obteniendo una experiencia intransferible y única. Es así que gracias a nuestra dedicación y habilidad es que vamos ocupando cargos de gran relevancia dentro de la coalición. Ganando la confianza de nuestros aliados quienes observan en nuestro personal lo que nosotros vemos todos los días, disciplina en el trabajo, pasión por la profesión y una capacidad muy especial a adaptarnos a las carencias en circunstancias difíciles.

Es por esto que nuestras Fuerzas Armadas poseen un lugar destacado en estos ámbitos internacionales, donde se nos reconoce por lo que hacemos y no por el orden de batalla que representamos. Tener acceso en los diferentes Estados Mayores e influir acorde a los intereses nacionales es sinónimo de garantizar nuestra soberanía y esa es nuestra misión.

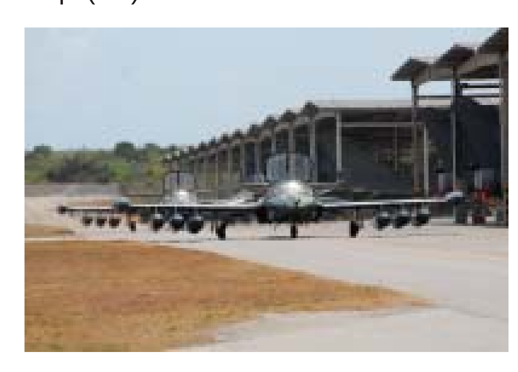
Evaluación Operativa.

La FAU traslado a 6 aeronaves de Combate a más de 4.000 kilómetros en menos de 48 horas, volando más de 300 horas en un ambiente simulado de un teatro de operaciones moderno, comandando una misión como "Package Leader" con 10 aviones, una misión como "Mission Commander" con más de 36 aviones de combate y dos como "Deputy Commander".

Cumpliendo con más del 90% del esfuerzo comprometido y con un alto índice de operatividad de sus aeronaves a pesar de sus más de 30 años de servicio en nuestra patria.

Se puede definir a la misión Cruzex V como exitosa para nuestra Fuerza, para nuestro país y para la región.

Cap. (Av.) Julio Bardesio



Cadetes por un día

En el año 2008 se llevaron a cabo las dos primeras jornadas de Cadetes por un día; en los meses de julio y setiembre respectivamente, y que continúan realizándose año a año.
A diferencia de los años anteriores, este año además de realizar esta jornada en el que los "Cadetes por un día" se quedan a dormir en la Escuela y tienen actividades con los Cadetes, se implementó una visita guiada todos los días lunes, también realizando actividades conjuntas los Cadetes de la EMA con todos los inscriptos.
Se presentan el lunes a las 08:00 horas, mientas nosotros estamos haciendo instrucción con nuestro preciado fusil Z. Se quedan a cargo de los Cadetes que fueron asignados para acompañarlos, quienes les presentan nuestro amigo el fusil.
Luego de mirarnos curiosos en la Plaza de Armas, son llevados a recorrer la Institución, hasta que luego yo me los cruzo mientras hago Judo con mis camaradas.
Almuerzan en la Escuela y después se van al polígono a hacer tiro. Allá nos encontramos otra vez para compartir otra actividad.
El instructor a cargo les explica como funciona el Fusil F.A.L. que van a utilizar esa tarde y les exhorta a seguir las principales normas de seguridad que él les indicará. Cabe resaltar que hacen tiro con munición real de F.A.L. 7.62 mm.
Varias horas después se da por finalizada esta última actividad en la Escuela, meriendan y se retiran a sus hogares.
Imagino que quedará en sus memorias una buena imagen de nuestra Escuela. Si yo fuese ellos, estaría llena de expectativas, con ganas de algún día volver, para quedarme.

Asp. Daniela Pachiarotti











Día del Retirado de la F.A.U.

Quienes comienzan a dar sus primeros pasos en la vida militar, pocas veces logran proyectarse más allá de una Entrega de Uniforme, un Curso de Vuelo, o la llegada de fin de año. Jóvenes mentes quienes anhelan cumplir sus sueños y se topan con las puertas de la Fuerza Aérea, y más especialmente de la E.M.A , que cumpliendo la misma función que un nido con los inexpertos pichones , nos anida hasta que estemos lo suficientemente maduros como para poder volar.

Difícil se nos hace imaginar que los Oficiales con más de 30 años de actividad hallan estado en los mismos asientos que hoy ocupamos como integrantes del Cuerpo de Alumnos de la E.M.A. No por esto es menos importante, que cada 6 de noviembre, recordando al precursor Gral. (P.A.M) Cesáreo L. Berisso, conmemoremos el "Día del Retirado".

Con motivo de una nueva conmemoración del "Día del Retirado", el día 12 de noviembre, en nuestra querida Institución, se efectuó el acto en honor y reconocimiento a los Señores Oficiales Superiores y Jefes que pasaron a situación de retiro con más de 30 años de actividad en la Fuerza Aérea Uruguaya.

Contando con la presencia del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea General del Aire Washington Martínez, S.S.O.O Generales, Superiores, Jefes, Subalternos en actividad y retiro, el Cuerpo de Alumnos y Personal Subalterno de la E.M.A, así como familiares y amigos de la Institución; dió comienzo al acto previsto. Comenzando el acto el Señor Comandante en Jefe cedió la Revista de la Formación de los efectivos presentes al Coronel Retirado de la derecha. Luego de la ejecución del Himno Nacional y posterior Lectura de Orden, en representación del Comando General de la Fuerza Aérea el Cnel. (Av.) W. Gutiérrez dedicó unas palabras a los homenajeados. Se les otorgó a los 17 Señores Oficiales la obra del escultor José Belloni por parte de Damas y Caballeros de Tercer y Segundo Año y una medalla de oro en reconocimiento a sus años de dedicación y Servicio dentro de la Fuerza. Dicha medalla de oro fue entregada por el Señor Comandante en Jefe.

Luego de la entrega de dichas medallas, el Cnel. (Nav.) Don Gerardo Rosso, en representación de los Oficiales homenajeados, hizo uso de la palabra en un muy sentido discurso en el cual hizo referencia a diferentes etapas y afectos dentro de la Institución. Dentro del mismo tuvo en reiteradas oportunidades emotivas palabras para los Jóvenes Aspirantes, Damas y Caballeros Cadetes, mostrándonos que los años no pasan tan lento y que los sentimientos de los que tenemos esta vocación son los mismos, sin importar el paso y la diferencia de edad.

Finalizando el acto se realizó el desfile terrestre y aéreo, rindiendo honores a las autoridades presentes y a los Señores Oficiales homenajeados.

Quisiera destacar un fragmento del discurso del Cnel. (Nav.) Don Gerardo Rosso, quién en este "traspaso generacional" logró que sus palabras llenaran el ardiente pecho y motor y reafirmen la vocación siempre presente de servir surcando los cielos de la Patria.

"Damas, Caballeros Cadetes y Jóvenes Aspirantes: esta profesión es hermosa, vale la pena recorrer el camino, salvar los obstáculos, visualizar las alternativas ante situaciones y/o circunstancias límites, y así irán obteniendo sus logros profesionales y personales y al final, les podemos asegurar, quedará el sentimiento de una gran satisfacción del deber cumplido con honradez, honestidad, dedicación y todo el esfuerzo que el potencial de nuestras virtudes y capacidades pudieran dar"

Cad. 2º (Nav.) Carolina Siverio





Compartiendo un Ejercicio con el Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros)

En el mes de agosto, más concretamente en los días 4 y 5 se llevó a cabo, por parte del Escuadrón Aéreo N° 5 (Helicópteros), una serie de ejercicios de vuelo táctico. Los mismos tuvieron como escenario la zona correspondiente al Aeródromo “La Calera” y campos adyacentes.

En ambas ocasiones, integrantes del Cuerpo de Alumnos, pudimos participar de ellos, desde los briefings desarrollados para los efectos, hasta de los vuelos necesarios para el cumplimiento de los objetivos planteados por el Comando de Operaciones.

En una primera instancia, los ejercicios realizados estuvieron enmarcados en el rescate de un Piloto de Ataque derribado, que según fuentes de Inteligencia se encontraba detrás de líneas enemigas. Debido a esto, las operaciones estuvieron coordinadas con apoyo aéreo, mediante la utilización de aeronaves A-37B "Dragonfly", pertenecientes al Escuadrón Aéreo N° 2 (Caza), que brindaron escolta aérea durante la búsqueda del Piloto derribado en el Teatro de Operaciones.

Cada jornada comenzaba con la puesta en conocimiento del comunicado que afirmaba el derribo. Posterior a ello se exponían los parámetros en los cuales debería desarrollarse el rescate.

Concebido esto, se realizó un briefing en el cual, integrantes del Escuadrón (Pilotos y Rescatistas) discutían las prioridades para la operación, y a su vez, estandarizaban rápidamente los pasos a seguir una vez establecidos en el campo, para lo cual debieron preparar una navegación táctica hasta el objetivo, determinando las funciones de cada integrante de las tripulaciones asignadas.

Una vez realizado lo anteriormente mencionado, se dispusieron a las plataformas aeronáuticas (en esta oportunidad estuvieron conformadas por aeronaves Bell 212 y Bell UH-1H) para dirigirse en busca del objetivo.

Una vez allí, un helicóptero se dispuso a evacuar al Piloto derribado, mientras que el otro adoptó una formación de vigilancia brindando apoyo al mismo.

La evacuación y tratamiento médico del Piloto finalizó cuando éste era nuevamente trasladado al centro de Operaciones, que en esta instancia estuvo montado en “La Calera”.

Ambas jornadas, fueron concebidas con éxito, ya que se lograron los objetivos planteados en cada uno de ellas. Ello significa, que por más peligrosas que sean las operaciones en las que pueda encontrarse un integrante de la Fuerza Aérea, siempre contará con la tranquilidad de que a



Eduardo Vázquez

DESPACHANTE DE ADUANAS

IMPORTACIONES - EXPORTACIONES - TRÁNSITO

Rbla. 25 de Agosto 426 of. 404 - vazqueze@adinet.com.uy Tel: 2915 66 69 / 2916 65 66 int 115 - Fax: 2916 65 66 - Cel: 096 436 665

sus espaldas lleva el apoyo invalorable de personas pertenecientes al Poder Aéreo, que harán lo imposible para traerlo nuevamente a casa.
Este tipo de experiencias, son las que exponen a la Fuerza Aérea en misiones completamente operativas dentro del contexto bélico, ya que la materialización de este ejercicio significó el traslado de medios humanos, materiales, logísticos y aeronáuticos a un ambiente en el cual las condiciones de operatividad no eran las más adecuadas. Por ello, la realización del mismo demostró el alto nivel de profesionalismo que presenta la Fuerza Aérea Uruguaya!

Sgto. Hrio. (Av.) Ricardo Trías









* Cerámicas
* Loza Sanitaria
* Materiales de Construcción

Av. José Belloni 5403
Tel./Fax: 2222 3947
Tel.: 2220 1138



El tiempo como único testigo

Nunca me pudiste explicar más de quienes eran. Cierro los ojos y los veo, blancos y naranjas uno al lado de los otros. Son de esos recuerdos de la infancia que abundan en lo profundo de nuestra memoria como flashes difíciles de borrar. El rugir de sus motores llamó poderosamente mi atención.

Camisa blanca y corbata azul, así vestía cuando me advirtieron "Vas a hablar con el director" y me prestaron un saco. "Y dígame ¿Por qué quiere entrar en la Fuerza Aérea?" Fueron pocos los días que pasaron cuando un caluroso primero de febrero me encontraba a la mitad de una formación, ahora si de saco y con dos enormes bolsos que pesaban varios kilos. Nos pidieron que lleváramos el paso con una extraña calma que sabría se perdería en pocos minutos. Nada conocía de quienes estaban a mi lado, solo sabía que no todos llegarían. "Si mi Cadete, no mi Cadete, me quiero ir de baja mi Cadete" fueron de las primeras enseñanzas. "Paso ligero y voluntad ¡Reclutas!"

Parecía que así comenzaría el extraño camino. Primero intentaría aguantar hasta la noche, luego al fin de semana y por último al fin del reclutamiento. Entre tanto dulce de membrillo por las mañanas el tiempo comenzó a correr al igual que aquellos Aspirantes, los cuales tenían prohibido caminar casi en cualquier lugar de nuestro instituto. "¿Como está la moral?" Siempre en alto después de alguna que otra vuelta al campo o al mismísimo momento de patear piedras en las domingueras de guiso y guardia. Nos encontrábamos arrestados seguido y estar lejos de casa se convirtió en algo normal. Pero por fin un buen día llegarían nuestros primeros subalternos, quienes lentamente ocuparían nuestros lugares.

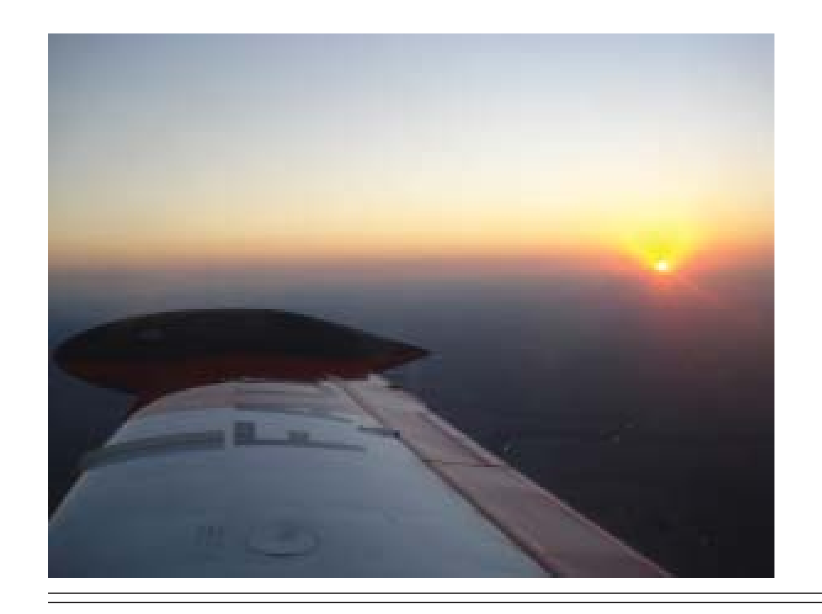
Comienzo a entender que aquellos aviones eran los T-34 Mentor, antiguamente usados en la instrucción de nuestros Cadetes. Han pasado algunos años y por fin estoy a punto de volar el avión sucesor, el Aermacchi T-260.

Hace algunas noches que no duermo, se aproxima el curso de vuelo teórico el cual sin inconvenientes apruebo. Así que por fin se hace habitual el edificio de operaciones y comienza lo mejor de nuestra carrera, el vuelo. Nunca imaginé que volar sería así "¡Velocidad! Toda una vida esperando este momento, ¿se va a achicar ahora?". Comprobé lo fuerte de algunos trenes de aterrizaje y hasta la paciencia de algunos instructores. Pero como dicen en la EMA al fin el día llegó, y luego de dos vueltas al aeródromo y algunas patadas como festejo me tomaría el tren que bien dicen sólo una vez pasa por operaciones dejando atrás el fantasma de selección.

Ya en el último año nos encontrábamos del otro lado del mostrador y lejos de creer en esa falsa teoría de no hacer lo que no nos gusta que nos hagan, solo mediría mi accionar en base a si dejaría o no una enseñanza. Volverían los padrones simulados de emergencia, las pérdidas y las tan esperadas maniobras acrobáticas. De estas últimas constaba la nueva etapa del curso de vuelo básico. Sin embargo, no

todo marcharía de la mejor forma. Retrasos en la planilla, aviones fuera de orden de vuelo y condiciones meteorológicas adversas, son una enorme piedra en el camino para el entrenamiento de aquellos alumnos pilotos, los cuales se esfuerzan mucho y llegan apenas con lo justo. Comenzarían de nuevo los tropezones y se haría necesario redoblar los esfuerzos cuando en mi carpeta de vuelo apareció el tan temido "Inspección no aprobada". Sin duda alguna es de las peores cosas que aquí se pueden escuchar. Esto nos lleva a volar contra el tiempo, sabiendo que este es nuestro peor enemigo y que tendremos que volver a pedir "frecuencia" con un enorme nudo en la garganta, concientes de que nos bajamos del avión y no sabemos si volveremos a subir. Comienzo a entender que la vida nos pone a prueba constantemente y que golpe que no nos mata nos fortalece. Así comenzaría a pensar a partir de ahora "Me caigo y me levanto". Afortunadamente llegaron los lentes que impedirían ver el asombroso paisaje, el cual cambiaríamos por el movimiento de los instrumentos. El recorrido del comando de vuelo se hace cada vez más pequeño y más "fino". Pero cuando parece que todo anda mejor, la concentración en la cabina se vuelve difícil y el destino me proporciona un nuevo golpe. Pero volvemos a intentarlo y otra vez "sobrevivo" para llegar a aquello que alguna vez llamó tanto mi atención. "Plano, longitudinal y lateral, esa es la receta". Ya con un avión a mi lado el año y mis días en la EMA comenzarían a llegar a su fin. Con la humildad de mi primer día de reclutamiento y lejos de la arrogancia de algunos pilotos con los que aún discrepo, soy yo quien de a poco comienzo a volar al lado de aquellos aviones blancos y naranjas. Han pasado muchos años pese a mi corta edad desde aquella mañana en que los vi por primera vez, pero aún los recuerdo. Se que no siempre se llega a los resultados que uno mas espera pero a ciencia cierta algún día los vi de abajo y hoy los veo de arriba. Lejos de creer ser mediocre siento que lo estoy logrando y que estoy volando alto. Ahora visto mono de vuelo, chalina y comparto el diario vivir de los aviadores.

Corto un nuevo día en mi centímetro al llegar de retreta, señal de que falta muy poco. Comprendo que en aviación todo esfuerzo tiene su merecida recompensa, es por eso que vuelvo a aquel lugar para explicarte lo que vos nunca me supiste explicar. Comienzo por el patio plagado de verde donde solía jugar, abro la puerta y te busco con la única ilusión de encontrarte pero sabiendo que ya no estás. Ahora cómo voy a poder contarte que soy yo uno de ellos. Cierro la puerta y camino con la esperanza de que estés ahí, en el único lugar donde todos sueñan estar.









Materiales Electricos

- Iluminación
- Herramientas
- Accesorios para PC
- Pinturas

Gaboto 1845 Tel: 924 65 33
administracion@abay.com.uy
ventas@abay.com.uy

L. A. de Herrera 1387
Tel: 623 51 67
iluminacion@abay.com.uy
ventas2@abay.com.uy

Punta del Este
Tel: (042) 492 904
puntadeleste@abay.com.uy



Mi primer partido..

“Bueno gente, les conseguí un partido de basket contra la Escuela Nacional de Policía", dijo nuestro entrenador durante una de las jornadas de práctica en la Escuela. Llegamos ansiosos al gimnasio, donde nos recibieron con un cálido saludo. Quedamos asombrados por el estado del gimnasio, tenían todo lo necesario para un juego impecable y nosotros le sumamos las ganas de concebirlo.

Como era mi primer partido y además tenía un dedo esguinzado, decidí mirarlo desde afuera porque no es como en las prácticas que a veces son más “suaves”.
Me fui a controlar los tantos con la Cadete de la Escuela de Policía, y aprendí cómo hacer la planilla y todo!.
El partido estuvo bárbaro, no hubo malos entendidos ni nada de eso, al contrario, fue un amistoso que sirvió y mucho.

No obtuvimos el resultado deseado, pero me gustó y no veo la hora de repetirlo.
Nuestro plantel es como una familia, basket es una elite de Cadetes amantes de ese deporte.
No importa si sos el que jugás mejor o no, simplemente te aceptan en su círculo.

Asp. Daniela Pachiarotti

El Servicio de Sensores Remotos de la Fuerza Aérea, único en el País que ofrece Fotografía Aérea en formato 23 x 23, le ofrece los mejores servicios de relevamiento fotográfico de pequeñas o grandes áreas terrestres. El equipamiento de última generación, conjuntamente con técnicos formados en Europa y Argentina, aseguran la alta calidad del producto final.

RUTA 101 Km. 19 - Tel.: 604 0021 - Fax: 604 0097
E-mail: ssrafau@adinet.com.uy







Reabastecimiento en vuelo

El día 26 de agosto partió desde la Brigada Aérea I, un C-130 (Hércules) perteneciente a la Fuerza Aérea Argentina con el Tte. 1º (Av.) Don César Rodríguez y los Cabos Honorarios (Aviadores) Ricardo Rolín, Michael González y Carlos Vaucheret a bordo. El avión se dirigía a la Brigada Aérea N°2 donde se realizaría una de las maniobras más complejas: reabastecimiento en vuelo.

El despegue del C-130 se retrasó 3 horas a causa de factores meteorológicos, sin embargo esto no fue factor determinante para llevar a cabo la actividad.

En este ejercicio también participó una escuadrilla compuesta de tres aviones A-37 Dragonfly del Escuadrón Aéreo N° 2 (Caza) de la Fuerza Aérea Uruguaya, los cuales serían utilizados para realizar la recarga de combustible procedente de los tanques del avión argentino.

El reabastecimiento consta básicamente en que los A-37se posicionen detrás de las canastas del avión sisterna que los surtirán de combustible.

Los A-37 eran comandados por pilotos uruguayos y acompañados por instructores de abastecimiento argentinos.

El abastecimiento realizado se utilizó como entrenamiento para el próximo ejercicio Cruzex que se llevará a cabo próximamente.

La operación resultó un total éxito, se instruyó a las tripulaciones de nuestro país con el fin de mejorar nuestras operaciones aéreas y de esta manera mejorar el profesionalismo que como integrantes de las Fuerzas Armadas debemos poseer.

Para los integrantes del Cuerpo de Alumnos, y más aún nosotros, quienes nos encontramos cursando su último año, este tipo de actividades e intercambios, constituye una ampliación en lo referente al espectro profesional y de visión correspondiente a los ejercicios prácticos reales llevados a cabo por la Fuerza Aérea Uruguaya.

Sgto. Hrio. (Av.) Ricardo Trías
Sgto. Hrio. (Av.) Diego Marcalain





25 de agosto

"En la Villa de San Fernando de la Florida, a las siete de la noche del día veinticinco de agosto de mil ochocientos veinticinco…" Es de esta forma que comienza el episodio cívico más importante en la historia de la autonomía de nuestro País, que dará vida a nuestra Nación, y que desde entonces constituye la fuerza de la cual se nutre el sentimiento de nacionalidad.

Seis horas antes, pero 185 años después, las calles de Florida son escenario de festividad y alegría; el sonido de las Bandas Militares inunda el lugar y el piso se estremece con el paso de los efectivos que por ellas desfilan. El sol brilla con todo su esplendor y la gente se reúne para la conmemoración de un nuevo aniversario de tan significante acontecimiento.
La Declaratoria de Independencia en Florida sintetiza en su heroica valentía la aspiración unánime de los directores de la lucha armada iniciada en Abril de 1825 contra los dominadores de la tierra nativa, siendo a la vez, consecuencia natural y lógica de la firme decisión de conquistar la independencia nacional o perecer en el intento. El 25 de agosto será siempre la fecha clásica de la autonomía oriental y a su recuerdo deben tributar los ciudadanos el homenaje inmutable que ofrecen todos los pueblos libres al glorioso día en que se evoca la Independencia de la Patria.

Y frente a este compromiso, la Escuela Militar de Aeronáutica supo decir presente nuevamente. Participaron en dicha celebración, una Compañía formada por 40 integrantes del Cuerpo de Alumnos, más la formación de Banderas y Escoltas. La Fuerza Aérea se hizo sentir también, con el pasaje que realizaron los aviones PC-7 (Pilatus) en el momento en que nuestros efectivos terrestres pasaban rindiendo honores frente al palco de Autoridades. Quizás sea ese el momento en que uno siente con mayor emoción la dicha de portar un Uniforme Militar, donde el pecho se le inflama de orgullo y la piel se le eriza al concientizarse de la magnitud del acto que se encuentra protagonizando.
Pero todas las cosas requieren una preparación previa, y el desfile del 25 de agosto no fue la excepción. La misma comenzó días antes, en la Plaza de Armas de la Escuela, realizando instrucción y puliendo detalles. El día del evento, la presentación para el Cuerpo fue a tempranas horas de la mañana, a efectos de poder partir para la ciudad de Florida, ya que nos tomaría cerca de dos horas llegar a ella.
Como sucede en la mayoría de los desfiles, una vez que uno se encuentra ubicado en el puesto que le corresponderá desfilar, se origina la clásica espera hasta el comienzo del mismo. Quizás para algunos puede resultar tedioso, pero en lo personal pienso que puede llegar a ser un productivo y agradable momento (siempre y cuando las condiciones climáticas colaboren con ello, como sucedió en esta oportunidad), ya que resulta una instancia en que se equilibran las dos emociones que predominan en ese momento, y que en cierto modo son contradictorias. Por un lado el nerviosismo que puede llegar a generar la espera del instante en que se podrá oír el tan esperado "Paso redobladoooo….", y donde uno sabe que comienza finalmente el momento en el cual deberá exacerbar al máximo su voluntad, redoblar sus esfuerzos y dar todo de sí para lograr un exitoso resultado. Por otro lado, durante ese momento de espera, uno es

contagiado por el espíritu que reina en el ambiente, y mientras observa el público (que versa desde pequeños niños hasta canosos ancianos) poco a poco comenzar a poblar las calles; el entusiasmo, la algarabía e incluso la tranquilidad, se van apoderando de uno, hasta un punto en que los roles se invierten, y de protagonista uno pasa a sentirse espectador, de tan colorido y alegre escenario, dejándose invadir por una apacible calma.

Además de nuestra participación, la Escuela Militar, la Escuela Naval, la Escuela Técnica de Aeronáutica, la Escuela Nacional de Policía, el Liceo Militar "General Artigas", entre otros, formaron parte de los efectivos Militares que concurrieron a este evento, de tan relevante importancia. El 25 de agosto de 1825 marca una nueva era para el País, con la proclamación solemne de su Independencia en la Asamblea de Florida, en medio de las convulsiones que agitaban entonces al territorio, Independencia que después de un rudo batallar y de sobrehumanos esfuerzos por conquistarla, fue definitivamente consolidado pocos años más tarde. Todo pecho oriental debe por lo tanto, recordar con júbilo y entusiasmo este aniversario, porque unido a él va nuestra Independencia, y el poder gozar de uno de los más preciados dones de un ser humano, la Libertad.

El momento de embarcar nuevamente, el ómnibus llega prontamente, parece increíble que todo haya pasado tan rápido, en un abrir y cerrar de ojos nos encontramos en camino hacia la Escuela. El cansancio luego de las tensiones pasadas, comienza a hacerse presente; pero la satisfacción del deber cumplido y el grato recuerdo del momento vivido, lo recompensa con creces.

Una vez en la Escuela, los tiempos se apresuran, ya que todos nos encontramos ansiosos por disfrutar de una merecida Licencia, la cual después de los procedimientos acostumbrados, llega finalmente.



Han transcurrido 185 años desde el día en que la Cámara de Representantes declaraba, en la Villa de San Fernando de la Florida, írritos, nulos, disueltos y de ningún valor para siempre, todos los actos de incorporación, reconocimientos, aclamaciones y juramentos arrancados por la fuerza a la Provincia Oriental por los gobiernos de Portugal y del Brasil, reasumiendo la plenitud de sus derechos, y declarándose libre e independiente de todo poder extranjero.

Nunca debemos olvidar este acontecimiento; constituye nuestra responsabilidad recordarlo siempre, así como hacérselo saber a las generaciones del porvenir, para que inspirándonos en el fuego sublime del amor patrio, seamos con nuestras bayonetas el baluarte donde se estrellen los que atentasen contra la Independencia Oriental. Así como diría el Gral. J. A. Lavalleja al Gral. Oribe en aquel lejano agosto de 1825, "Somos un cuerpo y un alma"…

Cad. 1º Cinthia Rocco

[redacted] TAXI AÉREO



Argentina, Brasil, Paraguay y todo el Uruguay

Vuelos Privados
Transporte de Valores
Vuelos Rurales
Escuela de Vuelo
Vuelos de Paseo

[redacted] 24hs. Móvil: 094 666 666



Intercambio LACI FAU - USAF 2010

En el mes de octubre, se llevó a cabo un nuevo intercambio cultural con la Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAF). El mismo contó con la presencia de dos Cadetes de Escuelas de Formación de Oficiales de 12 Fuerzas Aéreas latinoamericanas. El mismo se vio materializado mediante la presencia de integrantes de las Fuerzas Aéreas de Argentina, Perú, Guatemala, Honduras, República Dominicana, México, Ecuador, Nicaragua, El Salvador, Chile, Colombia y Uruguay.

Tras muchas expectativas partimos del Aeropuerto Internacional de Carrasco "General Cesáreo L. Berisso" el día 9 de octubre, arribando al Aeropuerto Internacional de Miami el día siguiente, posterior escala en Dallas, para culminar en nuestro destino final correspondiente al desarrollo de las actividades durante los primeros cuatro días en la ciudad de San Antonio-Texas.

En éstos, nuestros primeros días en el intercambio, tuvimos la oportunidad de pernoctar en la Base Aérea de Lackland, situada próxima a la IAAFA (Inter American Air Forces Academy), Instituto en el cual se nos impartieron diferentes briefings acerca de tópicos relacionados con intereses de la Fuerza Aérea. Dentro de ellos mencionamos áreas como liderazgo, tácticas de combate urbano, reseñas y aspectos concernientes al funcionamiento del Instituto. También participamos prácticamente en un ejercicio desarrollado por las Fuerzas Especiales, en las que, en compañía de Cadetes de otras Academias simulábamos ser un equipo de rescate, que poseía armamento con municiones "pimball", fuentes de inteligencia, y demás aspectos para poder llevarlas a cabo.

También en Lackland, pudimos ingresar en diferentes plataformas aéreas, entre las que se destacan F-16, C-130, A-37, F-5, y C-17.

En San Antonio, no sólo tuvimos la oportunidad de conocer aspectos relacionados a la IAAFA, sino también las costumbres de la ciudadanía norteamericana en esta zona. Es así que visitamos la Torre de las Américas, El Álamo, y otros centros sociales dentro de dicha ciudad.

Continuando con nuestra estadía, volamos con rumbo a New York, donde, en una primera instancia nos hospedamos en la Academia West Point, Centro de Formación del Cuadro de Oficiales del Ejército de los Estados Unidos. Allí un Cadete de dicha Academia hizo las veces de escolta para cada uno de los Cadetes latinoamericanos. Nuestra participación en sus actividades se desarrolló durante aproximadamente un día.

Posteriormente, y de manera similar a San Antonio, también pudimos conocer acerca de las costumbres sociales en dicho entorno geográfico. En esta ciudad nos hospedamos en "The US Navy Lodge".

Durante los próximos tres días tomamos un ferry cruzando el rio Hutson, teniendo la dicha de visitar, el World Trade Center Memory, Time Square, diferentes centros comerciales, tours por las afueras de la

Estatua de la Libertad, entre otros puntos de atracción turística.
Culminando nuestros días en la ciudad de New York, nos dirigimos por vía terrestre a Washington, donde participamos en diferentes actividades, como jornadas en Udvar Hazy Museum, Arlington Cementery, USAF Memorial, Mall Tour, Dave and Busters, The Capitol, la Organización de las Naciones Unidas, así como la Organización de los Estados Americanos, el Pentágono y el Departamento de Estado.
Para finalizar nuestros días en la Capital estadounidense, nos trasladamos al Primer Escuadrón de Helicópteros, dotado con aeronaves Bell UH-1N, en los cuales pudimos sobrevolar la ciudad a una altura de 200 ft sobre el terreno.
Continuando nuestra increíble experiencia, emprendimos un vuelo hacia Virginia, sitio en el cual continuamos con el calendario que estaba estipulado a ser desarrollado a tales efectos.
Es aquí, donde visitamos el 303° Escuadrón de Transporte, Unidad en la cual tuvimos la oportunidad de familiarizarnos con las aeronaves C-5 y C-17, ingresar en sus cabinas, conocer acerca de su funcionamiento, limitaciones operacionales, y demás aspectos relacionados con las mismas.
Arribando a la tercer parte del intercambio, durante la última semana del mismo, fuimos cordialmente recibidos en la Academia de la Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAFA). Allí, un Cadete de dicha Institución hizo nuevamente las veces de escolta de nosotros, los Cadetes Latinoamericanos. Esta semana tuvo además, la particularidad de ser sede de actividades internacionales, durante la cual supimos compartir ejercicios e interactuar con integrantes de las Fuerzas Aéreas Canadiense, Holandesa, Australiana, de India y de Tunes.
Durante la misma se llevaron a cabo diferentes jornadas en torno a las instalaciones de dicho Centro de Formación, así como también en la ciudad de Denver, Colorado, donde participamos de diferentes paseos y demás actividades de índole turística, finalizando de esta manera nuestros días en una cultura diferente, con doctrinas y pensamientos diferentes, pero siempre bajo las formas que determina la sana camaradería y el amor común que cada uno de nosotros experimenta por la aviación.
Hoy, plasmando estas líneas, en un escritorio en nuestra Casa de Estudios, es que valoramos y comprendemos la importancia de este tipo de eventos y jornadas de confraternidad entre Fuerzas Aéreas de varios espacios geográficos mundiales, en los que sus integrantes comparten diferentes ejercicios y actividades, denotándose en ellos la preparación que cada uno de los antes mencionados posee, así como también fomenta a gran escala las relaciones entre las mismas; siempre bajo las alas de nuestra Fuerza Aérea Uruguaya!

Sgto. Hrio. (Av.) Ricardo Trías
Sgto. Hrio. (Av.) Marcos Galeano











Potez XXV

Movimiento Revolucionario de 1935 75 años del bautismo de fuego de la Aeronáutica Militar

Introducción

Si estudiamos las transformaciones sociales vemos que ellas, muchas veces, son la suma de actividades individuales.
La acción iniciada por un individuo se extiende mas tarde a otro y a otro, así sucesivamente hasta conformar un grupo y generalizarse, tomando a partir de ese momento el valor de un hecho social.
Uno de esos hechos sociales que conmovió al Uruguay de la primera mitad del siglo XX fue el movimiento revolucionario de 1935; más conocido popularmente por la "Revolución de Enero" y liderada por uno de los últimos caudillos blancos: Basilio Muñoz, hecho del cual se cumplieron setenta y cinco años en el pasado mes de enero de 2010.
Con los recuerdos aún frescos de la última gran contienda que el Uruguay había vivido, en 1904, liderada por el gran adalid blanco Aparicio Saravia, este movimiento al igual que el anterior puso en vilo a toda una nación que temió, en un principio, una nueva guerra civil de similares características. El rápido intervencionismo del Gobierno, a través de sus FF.AA. y en particular del Ejército a través de su novel Aeronáutica Militar, sumado a otras consideraciones políticas trajo la tranquilidad a un país ya harto de ver el desangramiento entre hermanos.

Contexto Histórico

Situación Internacional

La situación mundial en el primer tercio del siglo pasado era sumamente compleja. En Europa habían sucedido una serie de acontecimientos importantes, luego del fin de la Primer Guerra Mundial, como el cambio del mapa político, que con el tiempo tendrían una trascendencia de suma relevancia en la historia de la humanidad.
En Norte América, la crisis del mundo capitalista, desatada en octubre de 1929, con el derrumbe de la Bolsa de Valores de Nueva York, parecía que encontraba un freno en las medidas aplicadas por Franklin Delano

Roosevelt, mientras que en América del Sur, todavía no se vislumbraba una salida. La situación política de la región no era muy distinta a la de Europa. En Argentina se había producido un quiebre institucional por parte del Gral. Félix de Uriburu, desplazándose del gobierno a Hipólito Yrigoyen. El Paraguay sostenía con Bolivia desde 1932 una sangrienta guerra con miles de muertos y heridos y la situación en Brasil tampoco era muy buena, ya que en se momento el Estado de Sao Paulo mantenía una guerra civil con el resto del país.

Antecedentes Históricos y Situación Nacional

En el Uruguay de los comienzos del siglo XX estaban dadas las condiciones para que se produjeran una serie de importantes cambios y transformaciones. Durante las tres primeras décadas nuestro país adquirió una posición particular en el contexto sudamericano. El fuerte desarrollo económico, el gran avance en materia social, la llegada de las corrientes de ideas provenientes del viejo mundo, el interés de los nuevos intelectuales, la mayor participación de la población en política, entre otros factores, hicieron que prosperaran las reformas que permitieron ubicar al Uruguay en un lugar de privilegio en América Latina.

La raíz de esa notable posición que supimos ostentar, está en el Gobierno del Cnel. Latorre (1876-1880) y en el acontecimiento de dos hechos relevantes del siglo pasado, que tuvieron especial incidencia en el desarrollo del país: por un lado, la finalización de las guerras civiles y por el otro la consolidación de la unidad del Estado.

Se produjo también la modernización del escenario político y de los partidos y la aprobación de una nueva Constitución. Estos cambios cualitativos y cuantitativos modificaron enormemente la vida y la concepción ideológica de los uruguayos de ese entonces.

Las tres primeras décadas les trasmitió a los orientales de esa época una sensación de bienestar, de confianza y de prosperidad que llevó a que, tal cual lo expresó un observador extranjero, se estuviera en la "Suiza de América". Pero a partir de 1930 en el plano económico y 1933 en el plano político empiezan a suceder nuevos cambios que sumados a los ya comentados anteriormente van a producir un serio cuestionamiento de esa visión casi idílica que se tenía por parte de los habitantes del Uruguay de la primera mitad del siglo pasado.

El Golpe de Terra y el movimiento revolucionario.

En el marco de esa preocupante situación económica, social y política a nivel mundial y regional, a la que brevemente nos hemos referido, es que llegamos al 30 de noviembre de 1930, día en que se celebraron las elecciones para ocupar los cargos de Presidente de la República, Consejeros y Senadores. Era la primera elección después de la muerte de José Batlle y Ordoñez y su ausencia se hizo sentir en las filas del partido Colorado que llegó a los comicios con grandes divisiones y enfrentamientos provocados por el vacío de poder dejado por quien había sido su líder por muchos años.

El Partido Colorado triunfó en las elecciones y si bien los resultados no se conocieron de inmediato, el senado proclamó el triunfo del Dr. Gabriel Terra el 26 de febrero de 1931.

Esta derrota, que privó de llegar a la primer magistratura al Dr. Herrera tuvo como consecuencia para el Partido Nacional que surgiera un nuevo movimiento: el Nacionalismo Independiente, el cual tendría un papel preponderante en los acontecimientos futuros.

Varios factores tuvieron un papel considerable en la gestación de los sucesos que desencadenarían más adelante el levantamiento armado que nos ocupa; pero que principalmente se empezaron a cristalizar a partir de esta nueva presidencia.

Las consecuencias de la crisis del ´29, repercutían en nuestro país y se hicieron sentir fuertemente sobre nuestra economía a partir de 1930, creciendo en 1931 y tomando su mayor expresión a partir de 1932. El sector productor y comercial disminuyó sus ingresos y el sector obrero vio caer su salario y aumentar la desocupación. Por su parte el Estado sufrió la reducción de su recaudación, el debilitamiento de la moneda, y la caída de las exportaciones. El clima de agitación política se venía enrareciendo y haciéndose cada vez mas insostenible. A todo esto se empezó a poner en el primer plano de la agenda política el tema de la reforma constitucional. Protestas en el departamento de Rocha dejaron un saldo de tres muertos y en febrero de 1932 fue anunciado un complot comunista, el cual aparentemente era gestor de un posible golpe.

Por otra parte la prensa declaró como posibilidad seria, posibles levantamientos en el nordeste del país por parte de Nepomuceno y Villanueva Saravia, así como la marcha hacia Montevideo de las fuerzas "vivas" del agro.

Por su parte el gobierno ante todo este maremagno insistía en ponerle fin al régimen institucional creado por la Constitución de 1919, basándose en la aparente ineficiencia del Consejo de Administración para resolver la crisis y presentaba esa solución como la salvación a la situación imperante.

A fines de 1932 y comienzos de 1933 las condiciones entonces se fueron propiciando para que se produjera un quiebre institucional.

Herrera y Terra tuvieron una reunión en los primeros días del año y según testimonios de personas presentes, el primero le hizo la siguiente advertencia al segundo:

-*"El cambio radical se impone, hay que hacerlo. Lo haces tú o lo hacemos nosotros. En lo que me es personal, yo ya estoy decidido"* [1].

Herrera no era el único que reclamaba

[1] *Traversoni-Piotti, "Historia del Uruguay", Ediciones de La Plaza, pág.150.*

un golpe de Estado, otras personalidades políticas de la época también lo hicieron. Y es así que en la tarde del 30 de marzo Terra dirigió un mensaje al Parlamento, donde comunicaba una serie de medidas extraordinarias adoptadas a fin de evitar los sabotajes, crímenes y desordenes que según él se producirían en un acto público que estaba fijado para el día 8 de abril. En ese comunicado se establecía una censura a los órganos de prensa, la intervención de las cárceles, el mantenimiento de los servicios esenciales en la capital, la fiscalización de los servicios telefónicos y telegráficos por parte de la policía, entre otros. La respuesta del Parlamento no se hizo esperar y dejó sin efecto las medidas tomadas por el Presidente.

Terra que a todo esto había establecido su despacho en el cuartel de bomberos, no solo no levantó las medidas, sino que dispuso la disolución del Parlamento y del Consejo Nacional de Administración. El Golpe de Estado se había consumado...

Con el destierro de algunas figuras, como Basilio Muñoz, férreo opositor al quiebre institucional y de ahí en más su mayor enemigo, el encarcelamiento de otros disidentes y el solitario gesto del suicidio de Baltasar Brum al caer la tarde del 31 de marzo de 1933, la "Revolución Marxista" como la llamaron sus seguidores y en medio de una gran apatía popular, había comenzado.

Luego del golpe y tras sus medidas, se comenzó a gestar una resistencia formal al nuevo orden político. Se abrían dos caminos posibles: la formación de un frente opositor o la revuelta armada que pudiera derrocar al régimen. Lo primero no se dio quizás por la distinta percepción que tenían los grupos antiterristas de luchar por la recuperación de la democracia. Solo quedaba la vía de las armas...

Desde los primeros esbozos hasta su estallido, la movilización revolucionaria fue planeada y maquinada por nacionalistas independientes, batllistas antiterristas y las fuerzas izquierdistas. La conspiración se inicia con una serie de reuniones entre los opositores al régimen y toma mayor cuerpo con un contacto personal entre el caudillo Basilio Muñoz y Andrés Martinez Trueba, en la cual este último, en representación del batllismo oponente signó un compromiso de honor de apoyar el movimiento y de conspirar a su favor en el Ejército.

En un principio, el objetivo de la revolución era pronunciarse antes del 19 de abril de 1934 para impedir la celebración de la jornada electoral de ese día; pero ello fracasa debido a varios motivos. Luego de esa postergación llega el 27 de enero, fecha que marca el inicio del levantamiento de 1935 con el ingreso de Basilio Muñoz por Rivera y con la emisión del "Manifiesto de la Revolución".

El apoyo al levantamiento o la "Chirinada de Enero" [2], como la llamó despectivamente el gobierno, fue muy importante, estimándose la totalidad de los efectivos en alrededor de 1500 [3]; a pesar de los escasos medios de comunicaciones de la época.

Situación Militar al momento del alzamiento

Ninguna de las unidades del Ejército que se esperaba que se sublevaran lo hicieron. Salvo hechos aislados de oficiales que adhirieron a la causa, el grueso del las Fuerzas Armadas permaneció leal al gobierno, lo que determinó que ese fuera un factor fundamental en la derrota futura del movimiento.

Por otra parte el Presidente siempre trató de ganarse el apoyo de las mismas. Permanentemente se refirió a ellas como los garantes de la paz y el orden de la nación, al mismo tiempo que contempló los aspectos ideológicos, recordando que: -*"Las Fuerzas Armadas habían sido maltratadas y despreciadas por la ideología disolvente de la oligarquía depuesta, cuyos postulados lindaban ya en una demagógica carrera hacia las izquierdas fecundas en votos, con los preceptos internacionales del comunismo, negación del culto a la Patria, adversario del hogar como institución y como defensa social, y agresor sistemático de las FF.AA..."* [4].

También contempló el aspecto profesional de las mismas, adquiriendo aviones y guardacostas entre otros materiales y capacitando gente en el extranjero.

Al momento del levantamiento las fuerzas gubernamentales estaban constituidas por cerca de 10.000 hombres en el Ejército Nacional, 1.500 en la Armada y unos 9.000 en la Policía Nacional.

Campaña Aérea
El Rol de la Aeronáutica Militar y su Bautismo de Fuego

Despliegue y material.

La Aeronáutica Militar desempeñó un rol decisivo, realizando durante los pocos días que duro el conflicto un sinnúmero de misiones de enlace, reconocimiento y bombardeo, sumándose entre todas ellas aproximadamente 215 horas de vuelo[5] en la campaña aérea, cuyo efecto tuvo un resultado determinante en la derrota del movimiento.

Al momento del conflicto, la misma contaba con alrededor de unos veinte aparatos que tuvieron un papel concluyente en las tácticas usadas por el Ejército y se convirtieron en el arma más poderosa de la contienda.

El año anterior el Estado había firmado con la fábrica inglesa "De Havilland Aircraft" un contrato por el que se compraban 5 biplanos "Tiger Moth" los que quedaron operativos entre los días 26 y 28 de enero de 1935 y los cuales

[2] *Término despectivo de la época por el cual se hacía mención a algo determinado al fracaso.*
[3] *Luzuriaga-De Los Santos, "Paso Morlan" Ediciones de La Banda Oriental, pág.58.*
[4] *Nahum-Cochi- Frega-Trochon,"Crisis Política y Recuperación Económica", Ediciones de La Banda Oriental, Montevideo, 1989, pág. 35.*
[5] *Dato extraído por el autor del "Libro de Vuelo", Esc. Mil. de Avn. - Año 1927", ubicado en el Museo Aeronáutico.*



Tiger Moth

sumados a la media docena de Breguet XIV, los diez biplanos de reconocimiento y bombardeo Potez XXV conformaban el parque aeronáutico mencionado, al que con unos centenares de hombres, entre pilotos, mecánicos y personal de apoyo hacían la totalidad de su potencial.

Ante la creciente ola de rumores de la gestación de un levantamiento armado, el gobierno comienza a restringir todos los vuelos civiles que prácticamente quedaron suspendidos. También como medidas precautorias se desplegaron patrullas con aviones Potez XXV armados, enviándoselos a las zonas fronterizas, destacándose en los departamentos de Artigas una, con tres aparatos, otra en Montevideo con dos aviones y un avión en Melo, con la misión de reconocimiento y vigilancia.

Luego de estallado el conflicto se destacan dos aviones mas en este último, que se sumó al ya destinado previamente en ese lugar.

Bautismo de fuego

El día 29 de enero de 1935 se produce el bautismo de fuego de la Aeronáutica Militar, realizándose el primer bombardeo en nuestro país, por parte de un avión militar Potez XXV, matriculado con el N°.7, el cual a cargo del Sub Oficial (Piloto Aviador Militar) Eladio Silvera y el Capitán Roberto Rodríguez descargan sus bombas como advertencia a un contingente armado que estaba pasando por la "Picada de las Piedras" del Río Negro. Al día siguiente se cumplieron varios vuelos de reconocimiento sobre la población de Santa Clara y el día 31 se produjo un nuevo bombardeo a los revolucionarios con la misma tripulación que lo había hecho anteriormente, pero esa vez con el Cap. Rodríguez como piloto del avión. Ese mismo día se le sumó el Potez N°5, proveniente de Montevideo a cargo de Mayor Medardo Farías y el Cap. Cecilio Bentancur, quienes efectuaron un vuelo de reconocimiento con el N° 7 y su tripulación.

Los días 1 y 2 de febrero ambos aviones realizaron bombardeos sobre las tropas insurgentes en los límites de los departamentos de Tacuarembó y Melo, en el "Paso de Ramírez" y "Rincón de las Piedras" y al regreso de unos de esos bombardeos, durante el aterrizaje se produce la explosión de una bomba de 10 kgs. que no se había desprendido durante la incursión y que provocó que el aparato se incendiara y que el Cap. Rodríguez en valiente acción rescatara de entre las llamas al Sub. Of. Silvera.

El día 3 del mismo mes continuaron los bombardeos sobre las columnas del movimiento que estaban marchando por el "Paso de la Piedras" y al día siguiente, al bombardear una columna revolucionaria, sobre el "Paso del Minuano", en el Río Negro, los Potez destinados en Melo, conjuntamente con otro proveniente de la base con asiento en Durazno, tripulados por el May. Farías y los Caps. Ríos y Sánchez causan varios heridos y tres bajas mortales en la columna insurgente, entre los que se encontraba el Tte. Goicoechea, que había desertado para plegarse al movimiento y era el encargado de operar las ametralladoras Hotchkiss que los revolucionarios habían comprado en Brasil; se producen de esta manera las primeras y únicas bajas ocasionadas por la Aviación. Posteriormente a este acontecimiento se suma otro avión más procedente de Durazno, uno de los recientemente recibidos "Tiger Moth" piloteado por el Tte. Gomeza, que se usaba como enlace y reconocimiento entre Santa Clara y Rivera. Si bien en los días posteriores se continuó con vuelos de reconocimiento y no se realizaron mas bombardeos por considerarse que el movimiento estaba ya derrotado, iniciándose el día 10 de febrero el repliegue regresando todos los aviones a la Escuela con la excepción del "Tiger" N° 2 que permaneció en Santa Clara hasta el 14 de ese mes.

En Tacuarembó también se habían desplegado aeronaves en el marco del seguimiento de la estrategia del man-

do para enfrentar la lucha revolucionaria. Es de destacar que no solo los aviones desplegados participaron en la lucha, sino que los que estaban asentados en el aeródromo Boiso Lanza también lo hicieron vivamente, ejecutando misiones de reconocimiento y bombardeo durante los nueve días que duró el conflicto. Varias de estas misiones tuvieron como activo protagonista al entonces May. Oscar Gestido, futuro Presidente de los uruguayos y al Cap. Oscar Sánchez, de quienes podemos resaltar las llevadas a cabo el 30 de enero, en las que piloteando un "Tiger" localizan una partida revolucionaria y al día siguiente le efectúan un bombardeo a la caballada de los insurgentes compuesta por más de cien animales, provocando grandes bajas y dispersión en la misma. También el día 4 realizan incursiones disolviendo columnas rebeldes en el Abra de la Escalada de la Sierra de Minas, con otro "Tiger Moth", por medio de bombardeos.

Derrota del Movimiento

Cuando el Comando Revolucionario ingresaba al departamento de Durazno en el límite con Cerro Largo, sobre el arroyo Cordobés, el jefe de la Revolución se entera del fracaso del alzamiento de las fuerzas del Ejército en el interior. A su vez, un mensajero enviado desde Montevideo entra en enlace con el comando insurgente, para comunicarle que también el alzamiento de tropas en la capital no se había producido y para peor el gobierno había procedido a la detención de muchos conocidos simpatizantes y posibles adherentes a la causa antes de que ellos se pronunciaran.

Luego de este nuevo golpe a la moral del movimiento, el Gral. gubernista Urrutia envía al campamento de la División Cerro Largo una comitiva integrada por tres civiles con la propuesta de rendición, con el compromiso de que ante una posible disolución no se tomarían prisioneros y se los dejaría regresar tranquilamente a sus hogares. Ante esta situación y al no vislumbrarse ningún alzamiento de ninguna unidad militar, sumándole la disparidad de fuerzas, más que nada por el efecto de la aviación; el Comando en reunión con los jefes decide disolver el alzamiento y dirigir una proclame de despedida a las tropas antes de licenciarlas y emprender la última marcha. El movimiento había sido definitivamente derrotado. Luego de despedirse de sus hombres, Basilio Muñoz emprende la retirada hacia Brasil.

El 7 de febrero el Gobierno da por finalizada la rebelión, ordena la desmovilización de las fuerzas y se dirige a la población en un discurso en el que decía: -*"La revolución que se venía elaborando hace meses con el objeto de derrocar a los Poderes constituidos y volver al viejo régimen que el país detestaba con razón se produjo al fin, y ha sido definitivamente concluida en nueve días..."* [6]

Conclusión

Como podemos inferir, el conflicto armado de 1935 no fue un hecho aislado en el panorama sudamericano de la época; sino todo lo contrario, ya que calzó perfecto en el concierto regional y especialmente si lo comparamos con nuestros vecinos, los cuales al igual que nosotros enfrentaban serios problemas económicos, provocados por la crisis del ’29, que muchas veces sirvieron como detonantes o instrumentos para el alzamiento de movimientos armados. Ejemplo de ellos son la revolución de 1930 en Brasil, liderada por el Cap. Prestes y el golpe de Estado en Argentina del Gral. Uriburu, como ya lo dijimos anteriormente.

Al igual que en Brasil y Argentina, en nuestro país el recurso de la lucha armada para dirimir problemas políticos era un instrumento válido en la sociedad de los años ’30, y la conformación de las fuerzas por militares y civiles en ambos bandos, en pos de un objetivo común era también una constante. Así sucedió en el movimiento armado de 1935.

Si se hubieran dado ciertas condicionantes, que no fueron del todo bien evaluadas por los revolucionarios, el movimiento del ´35 era político y militarmente viable. Había de hecho una situación inconstitucional que daba un cierto respaldo popular al movimiento. Se contaba con el concurso de importantes facciones de los partidos tradicionales integrados en una Junta de Guerra Mixta que daba garantías de la presencia de milicias y un buen sustento cívico a la estrategia revolucionaria; muestra de esto es la importante convocatoria que tuvo, aunque debemos decir que tampoco fue suficiente.

Otro factor que jugó preponderantemente en el desarrollo del mismo fue la diferencia de procedimientos entre "doctores" y "caudillos" blancos, que salió a relucir una vez más en este conflicto, tal como había sucedido en las pasadas revoluciones nacionalistas. Esta diferencia en la práctica política hizo que muchos de los "doctores" prefirieran otros medios para remover a Terra y otros claramente lo apoyaron. Por otra parte los partidarios de los caudillos se alinearon bajo la conducción del último de ellos que respondía a esos lineamientos: Basilio Muñoz, al cual los unía los resabios de los sentimientos guerreros de las anteriores campañas. Lo que queda claro es que esta diferencia de proceder entre los nacionalistas les llevó una vez más a encontrarse desunidos en una contienda y fue también un factor importante de fracaso en ella.

Fue ésta la última revolución, que en ciertos aspectos tuvo los ribetes de los pasados enfrentamientos a los cuales estaba ideológicamente emparentada y que enfrentó a nuestros partidos tradicionales, convirtiéndose en un acontecimiento que termina con un largo proceso de vieja data en la historia de

[6] *Gabriel Terra (h), "Gabriel Terra y la Verdad Histórica", Lagomarsino, Montevideo, 1962, pág.187.*

nuestro país; vale aclarar, como ya se expuso, que el movimiento si bien estaba conformado mayormente por blancos, también lo integraban colorados.
En cuanto al aspecto militar podemos concluir que el no apoyo de las Fuerzas Armadas al movimiento fue un factor clave en la derrota del mismo. La prácticamente nula participación de estas en el golpe de Estado les hizo generar ciertas expectativas a los jefes revolucionarios, que los llevó a pensar que las mismas no estaban lo suficientemente comprometidos con el gobierno y por lo tanto podían esperar de ellas un pronunciamiento importante en su contra, lo que fue un grave error de consideración ya que ninguna unidad se sublevó y solo lo hicieron elementos pertenecientes a las mismas en forma totalmente aislada.
Con respecto a la aviación, la misma fue más que decisiva. La participación de esta nueva arma tuvo un rol preponderante en la derrota revolucionaria que no tenía medios aeronáuticos ni armas apropiadas para hacerles frente, lo que sin lugar a dudas constituía una notable inferioridad a pesar de que los pilotos no tenían experiencia en combate. Además, es de suponer que el uso de este nuevo medio, el cual se veía en esa época como algo sumamente de avanzada, creó un sentimiento de impotencia para enfrentar tal arma. A su vez el sentir sus movimientos constantemente vigilados por medio de los reconocimientos que efectuaban los aviones y fundamentalmente los bombardeos efectuados por estos debe de haber incidido desfavorablemente en la moral de muchos revolucionarios.
Es en este conflicto que la aviación militar tuvo su bautismo de fuego durante los días que duró este movimiento. Como ya lo expusimos anteriormente se realizaron diversas misiones de combate en el transcurso del conflicto. Si bien en un principio estas misiones solo fueron de observación y enlace, luego se cambiaron a reconocimiento y bombardeo; constituyéndose en la primer y felizmente única acción de guerra de nuestra aviación hasta nuestros días.
Es de resaltar que si bien con el armamento disponible se hubiera podido hacer un daño mayor, se reprimió prudentemente, quizás por dos razones: una de ellas era que de hecho se estaban enfrentando con camaradas de armas unidos a los revolucionarios y la otra el no masacrar a los insurrectos amparándose en la superioridad militar (prueba de ello es que solo hubo alrededor de 15 muertos entre los revolucionarios), lo que ha sido una constante en el accionar militar uruguayo.

Tte. Cnel. (Nav.) Guillermo Gurbindo

Bibliografía

1- Libros

a. AGUIRRE GONZALEZ, "La Revolución de Enero", Librosur,Montevideo,1985.

b. APARICIO, "Basilio Muñoz, caudillo blanco entre dos siglos", Arca,Montevideo,1984.

c. ARDAO-CASTRO, "Vida de Basilio Muñoz", Acción, Montevideo,1938.

d. GABRIEL TERRA (H),"Gabriel Terra y la verdad histórica", Montevideo, 1962. No figura editorial.

e. LUZURIAGA- DE LOS SANTOS, "Paso Morlan", Banda Oriental, Montevideo,1994.

f. MARURI, "Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya", Tomo I, 1995. No figura editorial.

g. MEREGALLI, "Historia de la Fuerza Aérea", Imprenta Nacional, Montevideo, 1974.

h. NAHUM-COCCHI-FREGA-TROCHON, "Crisis política y recuperación económica". Banda Oriental, Montevideo,1987.

i. REYES ABADIE-VAZQUEZ ROMERO, "Crónica General del Uruguay", Tomo IV, Banda Oriental, Montevideo,1985.

j. TRAVERSONI-PIOTTI, "Historia del Uruguay siglo XX", De la Plata, Montevideo, 1993.

k. ZAVALA MUNIZ, "La Revolución de Enero", Montevideo,1935. No figura editorial.

l. "Historia del Ejército". No figuran datos de ninguna índole.

2- Varios

a. Lic. ALBERTO DEL PINO, "Las Fuerzas Armadas y Policiales durante el gobierno del Dr. Gabriel Terra (1930-1938)", Monografía, U.C.U.D.A.L., 1996.

b. "LIBRO DE VUELOS" Escuela Militar de Aviación - 1927. Museo Aeronáutico.



CENTRO PROTECCIÓN DE CHOFERES

18 de julio 976 – Pando
Tel.: 2292 2318/ 3247 / 1679
e-mail: cpchp@adinet.com.uy
web: www.cpchoferespando.com.uy



Concurso Revista Alas

Fotografía

1er puesto

Cad. 1º Andrés Peirano



Este año, como todos los años en la Escuela Militar de Aeronáutica se realizó el concurso de la Revista Alas, en el cual todo el Cuerpo de Alumnos del Instituto pudo participar en distintas categorías tales como fotografía, plástica, dibujo y literatura. A diferencia de las ediciones pasadas los premios fueron mucho más gratificantes. En esta oportunidad los mismos fueron vuelos en diferentes aviones de la Fuerza Aérea Uruguaya.
A continuación los orgullosos ganadores nos cuentan sus experiencias.

2do puesto

Sgto. Hrio. (Av.) Ricardo Trías



3er puesto

Sgto. Hrio. (Av.) Ricardo Trías



Mención Especial

Asp. Daniela Pachiarotti



Concurso Revista Alas

Literatura

1er puesto

Cad. 1º Bruno Rodriguez

Ella tiene como vestido la belleza de lo efímero,
y usa como seducción la comodidad de la pereza,
su enemigo es la confianza en uno mismo
y la perseverancia.

Su nombre es Suerte y mucho esperan por ella toda la vida,
hay quienes son bendecidos por su gracia,
y también a quienes les da la espalda de continuo.

Yo quise tenerla de mi lado y la creí fiel,
sólo bastó el sacrificio para saberla fácil,
sólo bastó la perseverancia para saberla ligera.

Tengo la suerte de conocerla, y la fortuna de no alabarla,
cambié la suerte por la pasión,
ya no esperaba y empezó a buscar.

Cambié el presente por el futuro,
y entretanto me encontré con el vuelo.
Obtuve en mi pasión, mi destino,
y a diario me despierto para lograr un sueño,
y en mi sueño, sueño volar.

2do puesto

Cad. 1º Bruno Rodriguez

Hoy encontré en el vuelo,
un camarada, un compañero, un amigo.
Un gusto, una satisfacción, una pasión,
un deseo de ir a más, y esforzarme.
Un grupo de personas sienten lo mismo que yo.
Hoy encontré en el vuelo,
Soledad y compañía,
nervios y tranquilidad,
ambiciones y frustraciones.
Y un entusiasmo que supera el cansancio
y la negación.
Hoy encontré en el vuelo,
que los sueños no son sueños si no cuestan,
que las ganas son las que me hacen pisar fuerte,
y que el cielo está lejos, pero es más cerca
con esfuerzo.

3er puesto

Cad. 3º (Av.) Wilson Bertiz

Ser Aviador….

es traer en el corazón bravura, una gloria
inmensa y mucho coraje;
es vivir por la propia vocación y morir sin sentir
este pasaje;
es sonreír en la esperanza de conquistar todo el
cielo tan infinito;
es tener la más cierta confianza que su sueño
jamás será mito;
es sufrir en la emoción de águila altiva, que es
símbolo de gloria;
es tener seguridad que en las luchas de la
aviación tendrá la merecida victoria;
es sobrevolar su tan querida Patria;
es tener a los pies bellezas inmaculadas;
es tener en el alma la alegría de en el cielo,
sentirse pájaro, conquistador;
es recitar la más dulce poesía, en el aroma de la
flor más delicada;
es enfrentar en la dura suerte cosas comunes a
un verdadero héroe;
es sonreír a la propia muerte;
es reaccionar cuando todo se destruye;
es cultivar con devoción su noble
y puro sentimiento;
es honrar las hileras de la aviación
imponiendo sus alas al viento.

Plástica

1er puesto

Cad. 1º Gabriel Corral





2do puesto

Asp. Agustína Abreo



3er puesto

Cad. 3º (Av.) Wilson Bértiz



Consultoría de Negocios TI

Productos, Servicios y Soluciones Globales a nuestros **Clientes**

Representación y asesoramiento integral a proveedores de tecnología

Amplio conocimiento del mercado local y regional

Representante exclusivo para Uruguay:





Torre del Congreso, Piso 21 // 8 de Octubre 2355, esq. Br. Artigas // CP: 11200 Montevideo, Uruguay // Tel: 598 2 401 03 34* // Fax: 598 2 401 41 59 // info@itbs.com.uy

GALERIA DE FOTOS VULCANOS '07







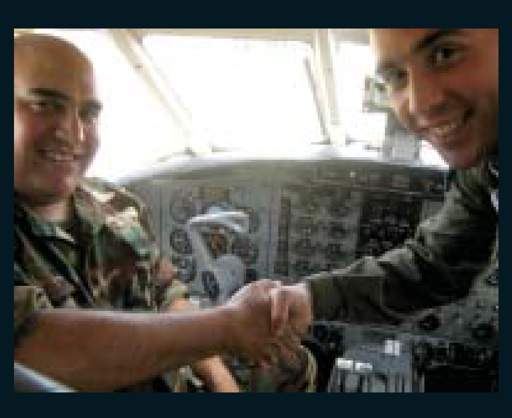



























GALERIA DE FOTOS
AQUEOS '08









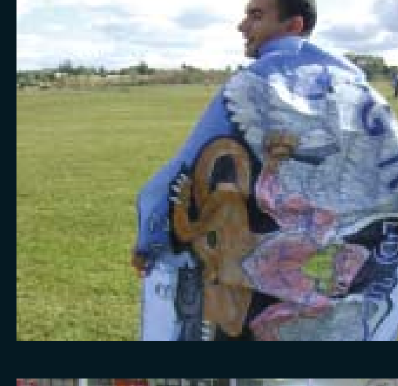


GALERIA DE FOTOS GRYPHOS '09













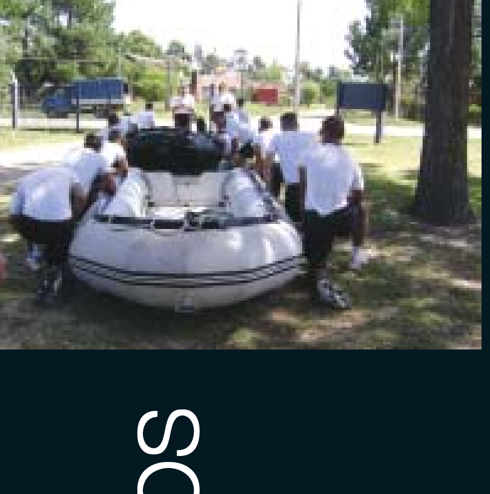






GALERIA DE FOTOS AUSTROS '10



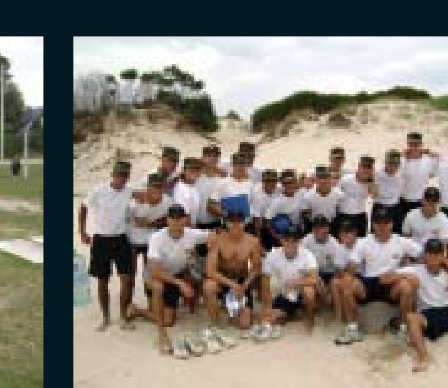
























GALERIA DE FOTOS



E.M.A. 2010


























ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA
CUERPO DE ALUMNOS






ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA
CURSO PROFESIONAL


ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA
CURSO PREPARATORIO

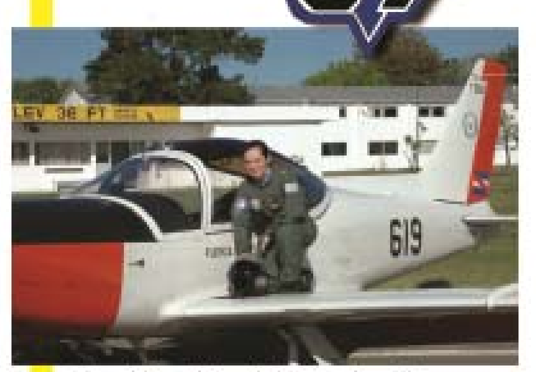








VULCANOS `07



Cbo. Hria. (Nav.) Alejandra Flores



Cbo. Hrio. (Av.) Carlos Vaucheret



Cbo. Hria. (Nav.) Triana Carreira



Cbo. Hrio. (Av.) Bruno Del Hoyo



Cbo. Hrio. (Av.) Rafael Eguren



Cbo. Hria. (Nav.) María Acosta



Cad. 3º (Av.) Wilson Bértiz



Cbo. Hrio. (Av.) Guillermo Cabrera



Cbo. Hrio. (Av.) Martín Abreu



Cad. 3º (Av.) Diego Deffes



Sgto. Hrio. (Av.) Ricardo Trias



Cbo. Hrio. (Av.) Michael González



Cbo. Hrio. (Av.) Ricardo Rolín



Cad. 3º (Av.) Iván Salaberry



Cad. 3º (Av.) Andrés Velázquez



Cbo. Hrio. (Av.) Alejandro Vera



Sgto. Hrio. (Av.) Diego Marcalain



Cbo. Hrio. (Av.) Luis Pardiez



Cbo. Hrio. (Av.) Javier Fontán



Sgto. Hrio. (Av.) Marcos Galeano



Finalización de un camino, comienzo de otro

...9 de diciembre de 2010; para muchos un día más, pero para veinte jóvenes constituyó un punto de inflexión en sus vidas profesionales. El mismo materializó la finalización de su formación militar aeronáutica al Servicio de la Nación.

Hoy que finalmente arribamos a la meta, reflexionamos acerca de los momentos que hemos vivido a lo largo de este tiempo y que actualmente hace a los hombres y mujeres que cruzaron por última vez sus puertas como Cadetes y que al hacerlo se transformaron en nóveles Oficiales que comienzan otro camino.

Recordamos desde esa persona con la cual compartíamos el cuarto durante los primeros días sin saber siquiera quien era, y que al término de estos años se transformó en un hermano, a los momentos difíciles, pero hoy muy gratificantes que hemos vivido, a las experiencias, a las innumerables anécdotas que cosechamos, y sobretodo cada hora de vuelo que vivimos abordo de una aeronave, la cual también queda con gran parte de nosotros. Nuestra Promoción fue denominada "Soldado Santiago Nievas", integrante de los Treinta y Tres Orientales, quien tuviera participación en la gestión de independencia de nuestra Patria. Pero dentro de la EMA, fuimos más conocidos durante nuestra estadía como la Tanda VULCANOS, quien es el Dios de la tierra y el fuego, y que ha constituido un símbolo de fuerza para nosotros.

La ceremonia contó con la presencia del Señor Presidente de la República, Don José Mujica, del Señor Ministro de Defensa Nacional, Don Luis Rosadilla, del Señor Jefe del Estado Mayor de la Defensa, General del Aire Don José Bonilla, del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire Don Washington Martínez, así como también de Señores Oficiales Generales, Superiores y Subalternos de las Fuerzas Armadas, en actividad y retiro, del Cuerpo de Alumnos y Personal Subalterno de la Escuela Militar de Aeronáutica, de familiares y amigos de la Institución, quines prestigiaron con su presencia el acto.

Una vez todo en línea, se inició la ceremonia con el saludo y posterior revista por el Señor Presidente, acompañado por el Señor Director Cnel (Av.) Don Hugo Marenco y por el Señor Jefe del Cuerpo de Alumnos May. (Av.) Don Walter Pérez.

Posteriormente se llevó a cabo la entonación del Himno Nacional, el que fue coreado por los presentes, el relevo de los portadores de los Pabellones Patrios y de sus correspondientes escoltas, llegando de esta manera a la etapa más importante del vuelo: la entrega a los nóveles Alféreces de las espadas, diplomas y despachos de Oficial. Los mismos fueron cedidos por el Señor Presidente, Señor Ministro y Señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea respectivamente.

Mientras éramos protagonistas de lo que durante 3 años vimos desde la formación del Cuerpo de Alumnos, y que hoy mate-



rializábamos mediante nuestras personas; innumerables sentimientos transitaban por nosotros ya que habíamos soñado mucho con ello.
Una vez finalizada, y que el Señor Jefe de Cuerpo procedió con el saludo y autorización correspondiente saludamos a nuestras familias, amigos, Instructores, profesores, integrantes de las tandas del Cuerpo de Alumnos, y Personal Subalterno, quienes fueron parte, nos acompañaron, supieron escucharnos y darnos consejos en los buenos y malos momentos, y que junto con nosotros fueron protagonistas de 20 historias diferentes, pero todas unidas por un sentir común: la abnegación que significa el Servicio a la Patria y sobretodo la pasión por volar surcando los cielos de la Patria como Aviadores y Navegantes Militares.

Sgto. Hrio. (Av.) Ricardo Trías

Promoción: "Sdo. Santiago Nievas"

Derecha de Egreso General - Año 2010

Alf. (Av.) Ricardo Trías
Alf. (Av.) Diego Marcalain
Alf. (Av.) Marcos Galeano
Alf. (Av.) Guillermo Cabrera
Alf. (Av.) Martín Abreu
Alf. (Nav.) María Acosta
Alf. (Av.) Bruno Del Hoyo
Alf. (Av.) Alejandro Vera
Alf. (Av.) Javier Fontan
Alf. (Av.) Michael González
Alf. (Av.) Ricardo Rolín
Alf. (Av.) Rafael Eguren
Alf. (Av.) Ivan Salaberry
Alf. (Av.) Luis Pardiez
Alf. (Av.) Andrés Velazquez
Alf. (Av.) Diego Deffes
Alf. (Nav.) Triana Carreira
Alf. (Av.) Wilson Bertiz
Alf. (Nav.) Alejandra Flores
Alf. (Av.) Carlos Vaucheret

Premios

Alf. (Av.) Ricardo Trías
Más alto Promedio de Egreso de Aviadores
Más alto Promedio de Egreso
Más alto Promedio de Estudios
Más alto Espíritu Aeronáutico
Más alto Promedio en Curso de Informática

Alf. (Nav.) María Acosta
Más alto Promedio de Egreso de Navegantes
Más alto Promedio en Materias Jurídicas
Más alto Promedio en Idiomas

Alf. (Av.) Guillermo Cabrera
Más alto Promedio Final de Conducta
Elegido Mejor Compañero

Alf. (Av.) Marcos Galeano
Más alto Promedio en Aptitud Militar

Alf. (Av.) Javier Fontán
Más alto Promedio en Aptitud de Vuelo

Alf. (Av.) Iván Salaberry
Más alto Promedio en Aptitud Física

BANDERAS Y ESCOLTAS 2010

Pabellón Nacional	Cad. 3º (Av.) Mauricio Quintero
Bandera de Artigas	Cad. 3º (Av.) Reynaldo Silva
Bandera de los Treinta y Tres	Cad. 3º (Av.) Mauricio Zeballos
Primer Escolta	Cad. 1º John Carreño
Segundo Escolta	Cad. 3º (Av.) Raúl Barrotti
Tercer Escolta	Cad. 3º (Nav.) Carolina Siverio
Cuarto Escolta	Cad. 1º Agustina Abreo

PRIMEROS EN SU CURSO

Cad. 3º (Av.) Mauricio Quintero
Cad. 2º Ana Trindade
Cad. 1º John Carreño







Fiesta Social

Páginas anteriores cuentan nuestros sucesos y anécdotas, y todo se resume a dos fiestas finales que culminan nuestro año lectivo dándole un significado especial a "sangre, sudor y lágrimas".
La Fiesta Social este año tuvo lugar en el Club Fuerza Aérea a la cual arribamos acompañados de familiares y amigos, de esos valiosos que acompañaron nuestro vivir en la E.M.A.
El Señor Director de la Escuela Militar de Aeronáutica inició con palabras muy emotivas esta ceremonia tan anhelada. A continuación los "Vulcanos" como nóveles alféreces tuvieron el privilegio de bailar el tradicional vals junto a sus allegados mientras nosotros les aclamábamos.
Mientras estábamos a la espera del plato principal, apreciábamos videos de cada tanda, y videos personales de los ya ascendidos Clases.
Pudimos disfrutar de la música y del baile más que otras veces, porque esta reunión tenía más que un significado para cada Cadete, un significado especial y muy personal, que, como decimos en la E.M.A. Solo nuestro camarada sabe, perdonen que les cuente.
Así dimos por finalizada nuestra Fiesta Social del año 2011, esperando ansiosamente la del próximo año, agradeciendo a todos por su colaboración.

Asp. Daniela Pachiarotti





Despedida Vulcanos

Un 1° de febrero, más precisamente del año 2007, 20 jóvenes nacimos en esta Casa de Estudios con un objetivo, formar parte del Cuadro de Oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Cuatro años después, como otras 54 Tandas, nos llega el día de abandonar el nido, para emprender nuestros vuelos fuera de la Escuela Militar de Aeronáutica, Instituto que nos formó, y nos brindó las herramientas para hacerlo.

Luego de estos años, este "equipo" de 20 pequeñas aves está preparado para emprender el nuevo vuelo hacia horizontes ilimitados, de la mano de las alas de la FAU.

Es difícil notar los cambios en nuestro diario accionar, pero cuatro años después, notamos que ese compañero de cuarto, del que no sabíamos ni el nombre el primer día, en la actualidad se ha transformado en un hermano.

Agradecer a la familia, amigos, seres queridos, y todas esas personas que volcaron en nosotros tantas horas de comprensión y afecto, con el único objetivo de vernos cumplir nuestro sueño, es lo menos que podemos hacer hoy, cuando por fin materializamos esos pensamientos que en aquel momento eran tan sólo fugaces nubes, empañando nuestros primeros días en la Escuela.

No debemos olvidar a todas esas personas que guiaron y fueron testigos de nuestros primeros pasos, ellos independientemente de su función dentro de la Escuela, vertieron su tiempo y conocimiento con el afán de vernos lograr nuestros objetivos. Si de todos ellos tuviéramos que recordar algo, sin duda es la enseñanza que nos depositaron en confiar en nosotros mismos, en la capacidad de poder afrontar los obstáculos que se presenten, utilizando las herramientas que se nos han otorgado en estos años.

Finalmente, extendemos nuestras alas, miramos hacia el horizonte infinito y hoy, es cuando descubrimos, que sin darnos cuenta, estamos VOLANDO!

VULCANOS 2007





Despedida "Alas 2010"



En el 97º aniversario de la Fuerza Aérea Uruguaya, el Consejo Editor
tiene el agrado de presentar su más reciente edición: ALAS 2010.
Nuestra revista es el diario vivir de los Cadetes de este Instituto y nosotros
nos complacemos en compartir con ustedes una pequeña parte de su vida.
Esperamos que ésta haya colmado sus expectativas como lector y que le anime a
seguir volando con nosotros a través de la Fuerza Aérea Uruguaya.
Quisiéramos reiterar nuestros agradecimientos a cada grano de arena aportado
para que se formara esta perla del Cuerpo de Alumnos de la Escuela Militar de
Aeronáutica, que con arduo trabajo ha sido editada.
Es oportuno, una vez más recordar que:
ALAS es un ejemplo de querer, es poder.
ALAS es el reflejo diario del sentir del Cuerpo de Alumnos.
ALAS es el producto de un esfuerzo silencioso.
ALAS es testigo de un sueño anhelado por muchos.
ALAS fue, es, y seguirá siendo “ALAS”.



Consejo Editor 2010

De izquierda a derecha:

*Asp. Ronald Olivera, Asp. Matías Gaitán, Cad. 2°(Nav.) Carolina Siverio,
Cad. 2° (Av.) Santiago Amaral, Sgto. Hrio. (Av.) Marcos Galeano, Sgto. Hrio. (Av.) Ricardo Trías,
Asp. Gastón Cortelini, Cbo. Hrio. (Av.) Guillermo Cabrera, Cad. 2° (Av.) Raúl Barrotti,
Cbo. Hrio. (Nav.) Alejandra Flores, Asp. Pablo Vuille,
Asp. Daniela Pachiarotti, Asp. Martín Mayada.*



AS 365 N2 "Dauphin"del
Escuadrón Aéreo N°5 (Helicópteros) en maniobras
e instrucción de rescate con grúa en nuestro Instituto



Inscripciones: 1 de Noviembre al 15 de Diciembre - Jefatura de Estudios, Ruta 101 Km. 31,500 - Pando (Canelones)
Tel: 288 2100 - 288 2108 - E-mail: bedeliaema@adinet.com.uy - www.ema.edu.uy